



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CAMPUS LARANJEIRAS - SE

NACAGIMA CORREIA DE CARVALHO

**REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
DE SALGADO SE/BR**

LARANJEIRAS/SE

2018

NACAGIMA CORREIA DE CARVALHO

**REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
DE SALGADO SE/BR**

**Trabalho de Conclusão de Curso II, a ser
apresentado ao Departamento de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade federal de Sergipe,
como requisito para a obtenção do título de
Arquiteto e Urbanista**

Orientador:

Prof. Dra. Ana Maria de Souza Martins Farias

LARANJEIRAS/SE

2018

REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO

Aprovado em: 13/09/2018

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Ana Maria de Souza Martins Farias
Orientador

Arquiteta Rosany Albuquerque Matos
Coorientadora e Examinadora Externa

Prof. MSc. Samira Fagundes Souza
Examinadora Interna

Agradecimentos

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus por ter me dado força para superar todos os obstáculos e principalmente saúde.

A universidade, pela oportunidade de fazer o curso, todo o corpo docente pelos ensinamentos, a direção a administração que possibilitaram a abertura da porta a qual almejei um horizonte superior.

Agradecer a minha orientadora prof. Dr. Ana Maria de Souza Martins Farias pela oportunidade e apoio na elaboração deste trabalho.

A minha família, pelo amor, incentivo e apoio incondicional, aos meus amigos que fizeram parte de minha formação e que vão sempre está presente em minha vida.

A todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado.

RESUMO

O presente estudo permite compreender o processo que levou a estação ferroviária do município de Salgado ao abandono, na qual consiste em uma proposta de projeto de requalificação de todo o trecho ferroviário. Com isso, a área foi estudada desde o surgimento até a atual situação em que se encontra, para entender a importância da ferrovia na cidade e a relação que os habitantes tinham com a área. No entanto, foi analisado as questões de preservação e conservação do patrimônio, através dos teóricos do restauro e das cartas patrimoniais para a obtenção de registros do edifício da estação ferroviária na qual foi elaborado fichas de diagnóstico e mapas de danos. Portanto, foi elaborado um projeto de requalificação da área, repensando todo o espaço para que atenda as necessidades da população com área de lazer e esporte, museu, cinema, mercado gastronômico, pousada, igreja, ciclovias, trilhas, playground, melhorias na paisagem, espaço de contemplação e a retomada da linha férrea para atender melhor a região.

Palavras-chave: requalificação, preservação, conservação, diagnóstico, mapas de danos, Salgado

ABSTRACT

The present study allows you to comprehend the process that has led the railway station of the municipal of Salgado to the abandonment, in which consists of a proposal of a whole requalification project of the railway section. With it, the whole area have been studied since it's emergence to it's current situation, to understand the importance of the railroad in the city and the relation that the inhabitants had with the area. However, the issues of preservation and conservation of the heritage were analyzed through restoration theorists and patrimonial charts to obtain records of the railway station building in which diagnosis sheets and damage maps were drawn up. Therefore, a project of requalification of the area was elaborated, rethinking all the space so that it meets the needs of the population with area of leisure and sport, museum, cinema, gastronomic market, inn, church, bike paths, trails, playground, space of contemplation and the resumption of the railway line to better serve the region.

Keywords: requalification, preservation, conservation, diagnosis, damage maps, Salgado

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Saint-Sernin de Toulouse.	19
Figura 2 – Fondanco dei Turchi, Veneza.	20
Figura 3 – Desenho de 1837 da Estação Euston, em Londres.....	26
Figura 4 – Atual Estação Euston, em Londres.	26
Figura 5 – High Line Park 2009.	32
Figura 6 - High Line 1934.	33
Figura 7 – High Line meados de 1850.	33
Figura 8 – Percurso do High Line Park.	34
Figura 9 – Vista do High Line Park em Nova York.	34
Figura 10 – Projeto do High Line Park.	35
Figura 11 – Vista aérea do piso do High Line Park.	35
Figura 12 – Detalhe do piso do high Line Park.	35
Figura 13 – Vista antiga do jardim do High Line Park.	36
Figura 14 – Vista tual do jardim High Line Park.	36
Figura 15 – Madrid Rio: a rodovia que virou parque.	37
Figura 16 – Vista Puente Segovia.	37
Figura 17 – Vista aérea Avenida de Portugal.	38
Figura 18 – Antigo cauce del rio.	38
Figura 19 – Vista de una de las presas.	38
Figura 20 – Vista aérea.	39
Figura 21 – Vista aérea 2.	39
Figura 22 – Mapa Madrid Rio.	39
Figura 23 - Vista de los jardines.	40
Figura 24 – Sección sobre las rutas ciclistas de Madrid Rio.	40
Figura 25 – Equipamientos desportivos.	40
Figura 26 – Pista de Skate.	40
Figura 27 – Vista de Playa Urbana.....	41
Figura 28 – Pista desportivas.	41
Figura 29 – Huerta de la Partida.	41
Figura 30 – Vista Puente Oblicuo.	41
Figura 31 – Puente de Toledo.	42
Figura 32 – Vista Puente Reina Victoria.	42
Figura 33 – Gare da Estação da Luz.	43
Figura 34 – Início da construção da estação da luz.	43

Figura 35 – Conclusão da Estação da Luz.	43
Figura 36 – Foto da Gare em 1900, com luminárias pendentes e luz natural central e sobre as varandas laterais.	44
Figura 37 – Atual Estação da Luz.	44
Figura 38 – Atual Estação da Luz 2	45
Figura 39 – Paredão de tijolo da Estação da Luz.	45
Figura 40 – Ladrilho Hidráulico do piso na Estação da Luz.	46
Figura 41 – Forro lambril da Estação da Luz.	46
Figura 42 – Acesso ao saguão subterrâneo, adaptado no edifício histórico.	46
Figura 43 – Museu da Língua Portuguesa.	47
Figura 44 – Edifício SESC Pompéia.	48
Figura 45 – Interior do SESC Pompéia.	49
Figura 46 – Furo da janela no SESC Pompéia.	49
Figura 47 – Interior da antiga fábrica Pompéia.	49
Figura 48 – Vista aérea da antiga fábrica Pompéia.	50
Figura 49 – Vista aérea SESC Pompéia.	50
Figura 50 – Fábrica, onde hoje funciona o Sesc Pompéia, abandonada em 1972.	50
Figura 51 – Retirada do reboco das paredes originais do galpão de atividades gerais, abril 1980.	50
Figura 52 – Entrada do SESC Pompéia.	51
Figura 53 – Galpões do SESC Pompéia.	51
Figura 54 – Interior de um dos galpões do SESC Pompéia.	51
Figura 55 – Interior de um dos galpões do SESC Pompéia 2.	51
Figura 56 – Teatro SESC Pompéia.	52
Figura 57 – Piscina em bloque desportivo.	52
Figura 58 – Estação Ferroviária de Araras.	53
Figura 59 – Estação de Araras em 1996.	54
Figura 60 – Pátio da estação de Araras nos anos 1940.	54
Figura 61 – Prédio sede da estação em 2004.	54
Figura 62 – Antigo armazém em 2004...	54
Figura 63 – Implantação geral.	55
Figura 64 – Café / foyer do auditório.	55
Figura 65 – Encontro da cobertura existente com a nova marquise.	56
Figura 66 – Prédio administrativo..	57
Figura 67 – Salão de exposições.	57
Figura 68 – Edifício do auditório e prédio de exposições.	57

Figura 69 – Auditório.....	57
Figura 70 – Cortes de projeto.....	58
Figura 71 – Mapa de localização de Salgado, Google Maps.	60
Figura 72 – Vista antiga da fonte de Água Termal.	60
Figura 73 – Atual fonte de água termal no bosque do Balneário.	60
Figura 74 – Hotel Balneário de Salgado.	61
Figura 75 – Piscina do Balneário da Cidade.	61
Figura 76 – Percurso da linha férrea do Ramal do Timbó.	62
Figura 77 – Antiga Estação ferroviária de Salgado 1956.	62
Figura 78 – Vista geral da Estação Ferroviária.	62
Figura 79 – Panorâma antigo do centro da cidade.	63
Figura 80 – Antigo Cinema Sr. do Bonfim.	63
Figura 81 – Vista geral da Estação Ferroviária 2.	65
Figura 82 – Antigo Cinema Sr. do Bonfim com estilo Art decó.	65
Figura 83 – Antiga fábrica de reciclagem. Fonte: Google Maps.	66
Figura 84 – Casa para guardar os materiais da ferrovia e dos trabalhadores.	66
Figura 85 – Antiga igreja Art decó.	66
Figura 86 – Mapa de acesso a estação ferroviária.	71
Figura 87 – Mapa da leitura da paisagem.	72
Figura 88 – Fita métrica IRWIN.	73
Figura 89 – Trena digital profissional BOSCH.	73
Figura 90 – Edifício da estação ferroviária de Salgado.	90
Figura 91 – Edifício da estação ferroviária de Salgado.	91
Figura 92 – Edifício da estação ferroviária de Salgado.	91
Figura 93 – Edifício da estação ferroviária de Salgado.	92
Figura 94 – Edifício da estação ferroviária de Salgado.	92
Figura 95 – Sala de exposição 1 painéis.	93
Figura 96 – Sala de exposição 2 digital.	94
Figura 97 – Sala de exposição 3 painel e digital.	94
Figura 98 – Sala de exposição 3 painel e digita.	95
Figura 99 – Sala do chef da estação.	95
Figura 100 – Sala do chef da estação.	96
Figura 101 – Área de contemplação.	96
Figura 102 – Área de contemplação.	97
Figura 103 – Área de contemplação.	97

Figura 104 – Área de contemplação.	98
Figura 105 – Área de contemplação.	98
Figura 106 – Novo Cinema Senhor do Bonfim.	99
Figura 107 – Mercado gastronômico e a Igreja.	100
Figura 108 – Mercado gastronômico e a Igreja.	100
Figura 109 – Mercado gastronômico e a Igreja.	101
Figura 110 – Pórtico em aço corten.	102
Figura 111 – Área esportiva com pista de skate.	103
Figura 112 – Área esportiva com pergolados iluminado.	103
Figura 113 – Área esportiva com playground e ginástica.	104
Figura 114 – Área de lazer com pergolados.	104
Figura 115 – Espaço para música e eu amo Salgado.	105
Figura 116 – Área de lazer com pergolados.	105
Figura 117 – Área de lazer com pergolados.	106

LISTA DE TABELAS

Tabelas 1 – Tabela de descrição do projeto High Line Park.	36
Tabelas 2 – Tabela de descrição do projeto Parque Madrid Rio.	42
Tabelas 3 – Tabela de descrição do projeto Estação da Luz.	47
Tabelas 4 – Tabela de descrição do projeto SESC Pompéia.	52
Tabelas 5 – Tabela de descrição do projeto Estação Ferroviária de Araras.	58

LISTA DE FICHAS

Ficha 1 – Ficha de diagnóstico 1.	74
Ficha 2 – Ficha de diagnóstico 2.	75
Ficha 3 – Ficha de diagnóstico 3.	76
Ficha 4 – Ficha de diagnóstico 4.	77
Ficha 5 – Ficha de diagnóstico 5.	78
Ficha 6 – Ficha de diagnóstico 6.	79
Ficha 7 – Ficha de diagnóstico 7.	80
Ficha 8 – Ficha de diagnóstico 8.	81
Ficha 9 – Ficha de diagnóstico 9.	82

Ficha 10 – Ficha de diagnóstico 10.	83
Ficha 11 – Ficha de diagnóstico 11.	84
Ficha 12 – Ficha de diagnóstico 12.	85
Ficha 13 – Ficha de diagnóstico 13.	86
Ficha 14 – Ficha de diagnóstico 14.	87
Ficha 15 – Ficha de diagnóstico 15.	88

ANEXOS

Prancha 1 – Planta geral da área
Prancha 2 – Levantamento da edificação
Prancha 3 – Mapeamento de danos 1
Prancha 4 – Mapeamento de danos 2
Prancha 5 – Mapeamento de danos 3
Prancha 6 – Mapeamento de danos 4
Prancha 7 – Mapeamento de danos 5
Prancha 8 – Implantação geral.
Prancha 9 – Planta de reforma.
Prancha 10 – Layout.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
2. REFERENCIAL TEÓRICO	17
2.1 – Ferrovias como uma Atividade do Capitalismo	17
2.2 – Preservação do Patrimônio	18
2.2.1 – Teóricos do Restauro	19
2.2.2 – As Cartas Patrimoniais	23
2.3 – Preservação do Patrimônio Industrial	26
2.4 – Preservação das Ferrovias	28
2.5 – Intervenção em Áreas Históricas	29
3. CASOS CORRELATOS	32
3.1 – High Line Park	32
3.2 – Parque Madrid Rio	37
3.3 – Estação da Luz	43
3.4 – SESC Pompéia	48
3.5 – Estação Ferroviária de Araras	53
4. HISTÓRICO DE SALGADO E DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	60
4.1 – O Município de Salgado	60
4.2 – A Ferrovia	61
4.3 – Estado Atual	64
4.4 – Resultados da Pesquisa	67
5. PROPOSTA DE PROJETO	71
5.1 – Estudo da Área	71
5.2 – Levantamento da Edificação	73
5.2.1 – Levantamento	73
5.2.2 – Fichas de Diagnóstico	74
5.2.3 – Mapeamento de Danos	89
5.3 – Definição para o Projeto	89
5.4 – Proposta	89
5.4.1 – Proposta de projeto	89
5.4.2 – Diretrizes para Área	90
6. CONCLUSÃO	108
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	109

INTRODUÇÃO

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho, reporta-se ao tema geral a requalificação da área da antiga estação ferroviária de Salgado por apresentar um grande vazio urbano *in situ*, sem nenhum atrativo que possa satisfazer a população local. De início era um dos polos de desenvolvimento do município, mas que hoje faz parte do esquecimento após a sua desativação. Há várias edificações sem nenhum uso e com péssimo estado de conservação, algumas estão quase em ruínas como é o caso do edifício no centro da ferrovia que apresenta uma cobertura não mais aparente, somente um trecho da parte central e que suas paredes mostram um grande estado de deterioração.

Em virtude da linha férrea leste brasileira em 1911 no município de Salgado, a região passou a se destacar por ligar vários municípios do estado sergipano ao estado da Bahia, contribuindo para as embarcações de pessoas e mercadorias. O IPHAN que vem estudando o Patrimônio Industrial a muito tempo, por sua vez, é o responsável em preservar todas as ferrovias no Brasil, afim de preservar toda a memória atribuindo valor cultural aos bens ferroviários.

A proposta de implantar um projeto de requalificação é muito importante por trazer uma valorização para área no sentido de dar vida, em consequência, gerar empregos e de uma certa forma de preservar a memória da ferrovia, ligando-a as outras áreas do município. No entanto, transformou-se em uma área morta e como o interesse do IPHAN em catalogar e recuperar para novas utilizações o patrimônio ferroviário industrial, a temática proposta torna-se bastante pertinente para criar a partir do prédio da antiga estação ferroviária de Salgado, bem como integra-la a todas as outras edificações por meio de uma requalificação do entorno. Há a existência de determinados estilos arquitetônicos, em especial o *Art déco* encontrado em várias edificações, como o edifício da estação ferroviária, o antigo cinema “Sr. do Bomfim”, uma igreja e uma residência.

Salgado é considerado a cidade balneário do Estado de Sergipe, onde apresenta vários pontos turístico, como o Balneário público da cidade, Parque do Timbó, Parque das Águas e a Chácara João XXIII, onde estes, hoje, são considerados grandes fontes de renda do município, por fazer parte do turismo. O Balneário é o mais importante, é onde pode-se encontrar a piscina olímpica, bem como a fonte de

água termal de uso medicinal dentro do bosque da cidade, localizada a 2 km ao sul da estação ferroviária.

Diante disso, o objetivo é realizar um projeto de requalificação na área da antiga estação ferroviária de Salgado para que a população possa usufruir mais de espaços contemplativos, na qual a área encontra-se esquecida. No entanto, é proposto a requalificação dos equipamentos das proximidades, propor a requalificação urbana paisagista da área e por fim, análise do entorno para a compreensão dos usos que será inserido como comércio e lazer.

Para atingir o objetivo proposto, a metodologia adotada foi realizado um levantamento e coleta de dados sobre o município de Salgado e da história da ferrovia; levantamento de mapas e fotos da antiga ferrovia e do estado atual; mapeamento de danos e fichas de diagnóstico das condições da edificação da ferrovia; estudo de cidades que são denominadas de elementos-chaves e por fim, pesquisa com a população.

Esses passos de pesquisa é para compreender a história e o papel da antiga ferrovia e definir a forma de intervenção. Assim, a estrutura da monografia será o referencial teórico por meio do estudo dos teóricos Viollet-le-Duc, John Ruskin, Camillo Boito e principalmente Cesare Brandi por suas “teorias do restauro”. Também foi realizado uma análise das Cartas Patrimoniais em especial a Carta de Atenas de 1931 que serviu como base para as outras cartas patrimoniais e a Carta de Veneza de 1964 que ratifica a de Atenas.

Por fim, um estudo sobre a preservação do patrimônio industrial e ferroviário, juntamente as intervenções nas áreas históricas para a compreensão da recuperação dessas áreas, bem como, estudos de casos para assim chegar a uma solução de proposta de requalificação na área da antiga Estação ferroviária de Salgado.

REFERENCIAL TEÓRICO

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 – Ferrovias como uma Atividade do Capitalismo

As primeiras ferrovias, surgiram no final do século XVIII, mais precisamente início do século XIX, devido as transformações provocadas pela Revolução Industrial, o avanço tecnológico e o conhecimento científico e por fim, a circulação do capital, onde proporcionou a expansão das linhas ferroviárias.

Foi a partir da industrialização, todo o processo de expansão das ferrovias para o transporte de minério, gerou mudanças em termos políticos, econômicos, sociais e ideológicos, a cargo mundial, e com isso, os ingleses que deram o pontapé inicial, fortaleceram a sua economia. Como o avanço tecnológico foi o responsável pelo aumento do capitalismo através das ferrovias, as mercadorias passaram a circular rapidamente e uma exagerada migração ocasionou o aparecimento de novos centros urbanos.

“Era no desenvolvimento tecnológico, no crescimento da produção material e da comunicação que o progresso era mais evidente e se fazia presente. Ferro, aço e vapor imperavam sobre a maquinaria moderna. A ferrovia e a navegação a vapor haviam reduzido para uma semana as viagens inter ou transcontinentais. (MANTOVANI 2007, p. 17).

O capitalismo precisava de novos meios de produção, com isso, revolucionaram os meios de transporte para as produções agropecuária e matéria prima. Todo esse processo se deve a revolução industrial, onde todo o consumo, lucro e a movimentação monetária foram alimentados pelas ferrovias.

No Brasil, a produção do café foi o ponto chave para o avanço dessa tecnologia, o capitalismo brasileiro percebeu-se a dificuldade de exportação para a sua economia, e com isso, iniciou-se na segunda metade do século XIX, a construção da linha ferroviária no país para o escoamento do seu principal produto. Segundo MILANI (2010, p. 32), “O novo transporte proporcionava maior segurança, funcionalidade, eficiência rapidez, menores custos e fretes, regularidade, menores riscos de deterioração do produto, bem como, comportavam maior volume de carga.”

Para o capitalismo, as linhas ferroviárias sempre foram e ainda são de extrema importância para o encaminhamento dos produtos agrícolas e matéria prima. Contudo, a partir da década de 1970, houve um retrocesso no sistema ferroviário, passando por um processo de estagnação e pouco investimento. Por conta disso, o sistema rodoviário recebe maior investimento para o transporte das mercadorias e por fim, acarreta a desativação das linhas ferroviárias. Portanto, diante do processo de erradicação dos ramais, o IPHAN passa a contribuir, preservando toda a memória das ferrovias levando-a categoria de patrimônio.

2.2 – Preservação do Patrimônio

Entende como patrimônio, todos os bens materiais, naturais ou imóveis que tenham importância e significado para a sociedade, por representar a memória constituída ao longo do tempo.

A vivência de um período histórico marcado por uma legislação democrática garante que novas perspectivas possam ser construídas em vista da rememoração de uma história mais significativa especialmente de quem e para quem historicamente foi deixado de lado: os mais pobres, os explorados, os dominados. Além disso, permite que a sociedade civil e os órgãos públicos na contemporaneidade possam desenvolver ações adequadas que fortaleçam a identificação, a valorização e a preservação da memória dos lugares e os lugares de memória, dentro desta nova perspectiva histórica. (JOHN 2012, p.320).

O IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), é o responsável por preservar todos os bens tombados no Brasil, seja eles históricos e artísticos. Quando uma edificação passa a ser patrimônio, é importante preservar as características da época de sua construção através de normas específicas. Segundo SOMEKH (2013, p. 9), “Saber preservar e identificar a história das cidades é um esforço coletivo que depende da participação dos cidadãos, mas deve ser coordenada pelo poder público.”

No entanto, a preservação do patrimônio cultural se destaca cada vez mais na sociedade, principalmente no ocidental contemporâneo, por fazer parte do turismo cultural de forma enriquecedora, através de patrocínios de grandes empresas e

incentivos do governo. É através da consciência que se preserva o patrimônio, bem como a educação e o envolvimento de toda a comunidade. Segundo FRONER (1964), “Nada é possível sem a consciência do sentido de preservação,” o patrimônio cultural é a memória da sociedade e ela não vive sem a cultura.

Diante desse estudo da preservação do patrimônio, será realizado a partir do século XIX, uma análise dos experimentos para disciplinar e limitar as ações de restauração mediante aos ensinamentos dos teóricos: Viollet-le-Duc, John Ruskin, Camillo Boito e Cesare Brandi. Contudo, foi usado usado como principal referência os ensinamentos de Cesare Brandi, para assim, chegar a uma solução mais adequada de intervenção no edifício central da estação ferroviária de Salgado.

2.2.1 – Teóricos do Restauro

A arquitetura é considerada como uma arte complexa, por abranger um conjunto de valores artísticos capaz de receber intervenções. É diante do conceito de restauro que parte das intervenções em uma determinada edificação, ou até um conjunto urbano, pode-se fazer perceber o estado atual da edificação e faz-se necessária para garantir a sua integridade.

O pensamento de Viollet-le-Duc (1812 - 1887), parte da ideia de que para restaurar um edifício é repor em seu melhor estado. Segundo Choay (2001), “restaurar um edifício é restitui-lo a um estado completo que pode nunca ter existido no momento dado. Exemplo disso, é a obra da Igreja Sanint-Sernin de Toulouse em meados de 1860 que acarretou muitas mudanças e especulações por ter eliminado vários elementos góticos para se obter um romântico puro. Ele buscava a pureza do estilo não se contentando em realizar uma reconstituição do estado de origem.



Figura 1: Saint-Sernin de Toulouse. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Bas%C3%ADlica_de_Saint-Sernin_de_Toulouse. Extraído em janeiro de 2018.

Distante das ideias de Viollet-le-Duc, surge o crítico e contemporâneo inglês John Ruskin (1819 - 1900), suas teorias de restauro romântico, defende a ideia de que o monumento em seu estado degradado não pode ser tocado, acreditando que as obras não podiam receber nenhum tipo de complemento, valorizando as ruínas a ponto de recomendar que projetos de arquitetura sejam pensados. Segundo Choay (2001, p.155), “querer restaurar um objeto ou edifício e atentar contra a autenticidade que consistem a suas próprias essência.”

A defesa imediata dos estilos antigos, nomeadamente os medievais e em particular a proximidade do Gótico com a natureza, faz de Ruskin um apologista da não intervenção, de tal modo que a integridade se mantenha pela sua fidelidade à memória do tempo, bem como aos efeitos que estes deixam. (LIMA 2015, p. 45).

Esses pensamentos de John Ruskin parte do pressuposto de que a restauração poderia corromper o espírito do edifício, com isso a ruína e a degradação seria o estado final de qualquer construção.



Figura 2: Fondaco dei Turchi, Veneza. Fonte: <http://pt.wahooart.com/@/9CWKBW-John-Ruskin-fondaco-dei-turchi,-Veneza>. Extraído em janeiro de 2018.

Um outro arquiteto historiador, teórico e escultor é Camilo Boito (1836 - 1914), ele fica em uma posição intermediária entre os dois últimos citados. Acreditando na reutilização do patrimônio para que a edificação não possa entrar em ruína. Em suas teorias os elementos acrescentados pertenciam ao monumento e a sua original composição, aconselhando que o restauro deveria ser apenas usado quando necessário.

Camilo Boito defendia a ideia de permanência da imagem num dado momento, fazendo com que permaneça por muitos anos, para as novas gerações a mesma estética. Diante disso, no III Congresso de Engenheiros e Arquitetos de 1883 em Roma, Boito apresenta os princípios que irão nortear para a conservação dos monumentos, onde serão também usados na Conferência de Atenas em 1931 para um plano internacional:

- 1 – Diferença de estilos entre o novo e o velho.
- 2 - Diferença de materiais de construção
- 3 - Supressão de perfis e ornamentais
- 4 - Mostra de pedaços velho retirados, em local aberto e ao lado do monumento.
- 5 – Inclusão em cada pedaço renovado com a data do restauro ou com um sinal de convencional.
- 6 – Epigrafe descritiva incisa sobre o monumento
- 7 – Descrição e fotografia dos diversos períodos do restauro, dispostas no edifício ou um local próximo a ele, ou descrição publica pela imprensa.
- 8 – Notoriedade. (apud BRAGA. 2003, p.05)

O próximo e último teórico que servirá de embasamento como a principal referência para este estudo por ter resumido e desenvolvido melhor a teoria do restauro de monumentos, bem como, por dialogar com as práticas atuais é Cesare Brandi (1906 - 1988). Historiador, crítico e diretor por duas décadas do ICR (Instituto Central de Restauração), em Roma.

Após a segunda grande guerra, várias construções foram destruídas nos bombardeios. Com isso, Brandi visualizando meios de fazer com que aquelas edificações não sejam perdidas por completo, cria a Teoria do restauro para que possa servir de referência para os restauradores.

Brandi, por sua vez, fundamenta seus enunciados essencialmente pela estética e pela história. Deu-se maior ênfase aos valores formais do que as formulações do restauro filológico, sem desrespeito, porém, aos aspectos históricos e às várias fases do monumento histórico. (KÜLL 2007, p. 199).

A teoria faz compreender a questão do restauro, juntamente as experimentações da obra de arte. Brandi explica que “o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na sua consistência física e na sua dúplici polaridade estética e histórica, com vistas à sua transmissão para o futuro”. (Vitruvius 2004, p.4).

Segundo Beatriz Mugayar Kühl (2007), em sua tradução sobre as “Teorias do Restauro” de Cesare Brandi, explica que ao iniciar o livro, o teórico:

“apresenta o conceito de restauração, fazendo a distinção entre restauração de produtos industriais, voltada a recuperar a funcionalidade, e aquela de obras de arte (BRANDI, 2004, p. 26), que leva em consideração os aspectos estéticos e históricos, com o objetivo de conservar a autenticidade material da obra e de restabelecer sua unidade potencial.” (KÜLL 2007, p. 202)

Atualmente, observa-se o SESC Pompéia de Lina Bo Bardi, onde a arquiteta possa ter utilizado os métodos teóricos do restauro de Brandi como referência para a obtenção da nova funcionalidade, empregando novos materiais e considerando todos os seus aspectos estéticos e históricos. É diante desse processo de restauração que se limita a ação, a partir do momento que a obra de arte passa por um processo de conservação. Contudo, a restauração é considerada como algo crítico, a partir do momento que a estética e a história fazem-se presente na obra, bem como o fator cultural por apresentar itens como significado, valor social, simbólico, econômico, funcional, dentre outros.

Os limites da intervenção restauradora são explicados através dos axiomas. Contudo, surge a matéria como meio de transmitir a imagem, apesar de que a imagem

está ligada a concepção e percepção da obra. Brandi, “restaura-se somente a matéria da obra de arte” CUNHA (2004).

Em seu segundo axioma, explica o objeto de restauração:

A restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível de cometer um falso artístico ou um falso histórico, sem cancelar nenhum traço da paisagem da obra de arte no tempo. (apud CUNHA, 2004).

No entanto, o teórico integra os princípios fundamentais para intervenção restauradora, onde explicam dois aspectos:

1º “a integração deverá ser sempre e facilmente reconhecível; mas sem que por isso venha a infringir a própria unidade que se visa a reconstruir.”

2º “que qualquer intervenção de restauro não torne impossível, mas, antes, facilite as eventuais intervenções futuras. (apud CUNHA, 2004).

Portanto, a restauração não pode jamais alterar a obra em sua essência, muito menos apresentar um falso histórico, somente através do domínio da técnica e respeitando todos os elementos possíveis, distinguindo da ação contemporânea, para que o observador não passe por despercebido.

2.2.2 – As Cartas Patrimoniais

As cartas patrimoniais são documentos elaborados em encontros nacionais e internacionais que servem como desenvolvimento dos princípios adequados às diversas localidades e situações, reunindo as diretrizes e recomendações para a conservação e salvaguarda do patrimônio mundial.

A carta de Atenas de 1931, é um documento que serve de base para as outras cartas patrimoniais. Ela apresenta sete pontos que são de extrema importância para a conservação do patrimônio cultural.

- *Doutrinas. Princípios Gerais:* explica que quando uma edificação está em estado de deterioração, na restauração tem-se de respeitar toda a sua história e artística, sem prejudicar nenhum estilo da época.

- *Administração e Legislação dos Monumentos Históricos:* a conferência quer que a legislação seja adaptada e acordada por todos para que não haja desentendimento em prol do interesse de todos.
- *A valorização dos monumentos:* o monumento histórico tem que ser respeitado, juntamente o seu caráter antigo tem de ser conservado, a fisionomia e toda a sua proximidade.
- *Os materiais de restauração:* aprova-se a utilização de técnicas modernas, mas deve-se ser disfarçado com o objetivo de não alterar o aspecto e o caráter do monumento.
- *A deterioração dos monumentos:* o objetivo é conservar o monumento através de meios adequados com a ajuda de representantes das áreas da ciência física, química e naturais para a utilização de métodos aplicáveis.
- *A técnica da restauração:* a partir do momento que o objetivo da restauração de uma edificação seja a recolocação dos elementos originais, parte da ideia de “anastilose”, caso a conservação seja rigorosa. Para esse trabalho, os novos materiais deverão ser reconhecíveis.
- *A conservação de monumentos e a colaboração internacional:* a conferência deseja que as instituições e grupos qualificados, possam mostrar interesse pela salvaguarda das obras-primas, juntamente nas quais a sociedade tem interesse, bem como as que apresentem ameaçadas.

A carta de Veneza de 1964, é uma carta elaborada depois do pós-guerra e que confirma os pontos expostos na carta anterior, onde desenvolve conceitos para a conservação e restauração de monumentos históricos.

“o documento enfatiza a proteção do Patrimônio Arquitetônico; retoma a questão do respeito e a integridade das estruturas originais porém coloca a possibilidade de remoção de elementos, caso esta seja indispensável à sua salvaguarda; estabelece o processo de restauração como uma operação altamente especializada e critica as ações amadorísticas sem respaldo científico; aconselha que a substituição das partes faltantes, caso indispensável ao suporte

estrutural, não deve danificar, confundir ou desmerecer a construção original". (FRONER 1964, p. 6).

É uma carta desenvolvida no II Congresso Internacional de Arquitetos que contém dezesseis artigos e que são as resoluções estabelecidas para a conservação dos monumentos.

Segundo Braga em um resumo da carta de Atenas explica que:

- O monumento é inseparável do meio onde se encontra. O entorno do monumento também deve ser mantido.
 - A restauração é uma atividade interdisciplinar composta de: análise histórica crítica ou arqueológica da obra, contextualização museológica, avaliação técnica de materiais que atuem na nova situação.
 - O programa atual da edificação deve adequar-se à sua estrutura sem alterá-la substancialmente, com uso de técnicas modernas que devem ser reconhecíveis.
 - Conservar e revelar os valores estéticos e assim respeitar as contribuições de todas as épocas, não objetivando uma unidade estilística.
 - Todo trabalho de reconstrução deve ser evitado, sendo recomendado somente a anástilose.
 - A documentação dos trabalhos deve ser analítica, crítica e com fotografias. Tais relatórios devem também anteceder a restauração.
- (BRAGA 2001, p. 7).

Portanto, seguindo os princípios fundamentais de Brandi, e das Cartas Patrimoniais, prever uma intervenção na edificação central da ferrovia com o intuito de devolver a volumetria que falta no local, no planeamento das lacuna existentes, seja na cobertura ou na vedação. Um outro ponto de extrema importância são os elementos compositivos estilísticos que após a sua intervenção permita a sua legibilidade e distinção de forma fácil entre o antigo e o novo e assim, o edifício deverá ser compatível com o contexto em que está inserido.

2.3 – Preservação do Patrimônio industrial

A partir do século XX, houve uma maior preocupação pela destruição dos edifícios do processo de industrialização, mais precisamente na década de 1960, quando houve a destruição do edifício da Estação Euston, a primeira a ser construída na cidade de Londres, e mesmo com tanta preocupação da população por sua preservação, foi demolida e reconstruída em 1968 com seus aspectos completamente diferentes.



Figura 3: Desenho de 1837 da Estação Euston, em Londres. Fonte:

<http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=171>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 4: Atual Estação Euston em Londres. Fonte: <http://www.tremeuropa.com.br/trens-em-londres/>.

Extraído em janeiro de 2018.

Esse processo de erradicação é devido ao novo padrão urbanístico tecnológico adotado internacionalmente. É este que acarretou a substituição das antigas estruturas, como é o caso das ferrovias substituída pelo sistema rodoviário no Brasil. Para a preservação do patrimônio industrial, é interessante pensar em áreas mais abrangentes, por trazer meios de viabilizar uma maior interação em áreas que estão praticamente esquecidas pela população.

Trabalhar com edifícios e complexos industriais significa atuar em áreas grandes, na maioria das vezes obsoletas e decadentes, que só poderão ser reinseridas numa nova realidade agindo em escala mais ampla – através de intervenções articuladas em bairros, cidade ou, mesmo, em situações críticas de decadência de vastas áreas, numa região – como único meio de viabilizar sua preservação. (KÜLL 2009, p. 134).

A intenção em preservar o patrimônio industrial é por estar relacionada a “arqueologia industrial”, estuda as mudanças sociais, econômicas e culturais, devido as inúmeras edificações abandonadas do processo de industrialização. Com isso, analisando a Carta de Nizhny Tagil, elaborada pelo TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), de 2003, que é uma organização mundial voltada a proteção, investigação e documentação do patrimônio industrial, obtém-se que:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (TICCIH 2003, p. 3).

Pode-se considerar as edificações da industrialização como um “bem cultural”, elas trazem amplitude e versatilidade por ser potencialmente reutilizáveis. Segundo Choay (2001), as edificações são facilmente adaptáveis nos tempos atuais, podem ser utilizadas para vários fins, tanto para o público quanto privado. Contudo, para determinação desses usos, deve-se pensar em suas características para que não danifique nenhum elemento, com o intuito de conservar toda a edificação, valorizando e respeitando, mediante aos ensinamentos dos teóricos do restauro.

Um outro ponto importante desse estudo é a preservação dos aspectos paisagísticos. Segundo KÜLL (2009), “[...] existem casos de indústrias que receberam tratamento paisagístico de qualidade e que devem ser considerados na preservação.” Para a intervenção de uma determinada área, busca-se diretrizes, com o intuito de examinar as particularidades de cada zona de uma cidade e obter informações para intervenção, analisando todos os aspectos característicos juntamente o caráter-histórico.

“[...] deve-se articular o papel de um dado bairro ou região no sistema urbano ao qual pertence, respeitando suas características e a “vocação” do local historicamente estratificada, intervindo na região e

determinando usos para as edificações que contemplem aspectos sociais, formais, memoriais e simbólicos da área e dos edifícios que a compõem, escolhendo novas utilizações que respeitem e sejam compatíveis com esses fatores. Ou seja, é sempre necessário ter pleno conhecimento da cidade ou do território no qual se intervirá. (KÜLL 2009, p. 142).

2.4 – Preservação das Ferrovias

A preservação do patrimônio ferroviário tem como norte a preservação do patrimônio industrial. Procura-se compreender a preservação cultural dos bens ferroviários, e todo o modo de produção, juntamente a cultura de cada sociedade e de sua diversidade. O IPHAN é o responsável por estudar todas as diversas formas de atuação, servindo como referência no âmbito de preservar toda a memória, atribuindo valor cultural aos bens ferroviários e determinando os parâmetros para a sua valorização.

Com a extinção das ferrovias após o Estado ter iniciado a padronização dos bens moveis e imóveis a Lei nº 11.483/2007 responsabiliza o IPHAN a preservar toda a memória ferroviária, cerca de 50 mil bens. Contudo a Portaria nº 407/2010, consolida todo esse processo de preservação.

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. (Lei nº 11.483/2007, p. 2).

Entende-se sobre o valor simbólico, todas ações que uma sociedade procura em preservar o patrimônio ferroviário, elaborando um registro para o IPHAN atuar na sua preservação. O intuito em preservar todo esse acervo ferroviário, parte da ideia de conservar, restaurar e implantar a memória da ferrovia mediante aos equipamentos de preservação e salvaguarda de todo o acervo.

2.5 – Intervenções em Áreas Históricas

Um dos principais pontos para Intervenções em áreas históricas, é observar todos os aspectos culturais locais, para poder compreender o processo histórico, no intuito de preservar a memória local, mediante as soluções mais adequadas de intervenção frente a problemas exposto.

É importante no primeiro instante, analisar a área, delimitando todo o perímetro de onde irá intervir, juntamente na ideia de recuperar o patrimônio histórico construído, por meio de obras de restauro e conservação, bem como adequar e realizar novos usos com objetivo de conceder atividades relacionada ao comércio e serviço para que possa atender toda a população local e ao turismo. O que jamais pode acontecer, são as mudanças na dinâmica urbana local, onde a população de alta renda se apropria dos espaços, substituindo a de baixa renda. É um erro que geralmente ocorre nas cidades, principalmente em áreas que tem um valor cultural.

“é preciso ter a consciência que a intervenção em áreas de valor patrimonial não deve ser formulada de acordo com um imediatismo e interesse de retorno de lucro das grandes construtoras, nem tampouco pelos interesses dos governantes e gosto pessoal dos projetistas em questão, pois essas áreas ou edificações apresentam características especiais que demandam do projeto uma multidisciplinaridade que transita no conhecimento dos aspectos culturais e questões éticas e científicas.” (OLIVEIRA 2015, p. 27).

No entanto, as intervenções são pautadas na leitura das cartas patrimoniais, por trazer diretrizes para a conservação. Caso a intervenção seja pensada no turismo, tem-se que tomar muito cuidado, embora seja importante adequar um modelo que concilie ao desenvolvimento econômico, preservação do patrimônio arquitetônico e inclusão da cidade no mercado global, pode-se gerar pontos negativos sobre os aspectos sociais, culturais, bem como o econômico.

Apesar de que seja decorrente do atrativo exercido pela cultura humana, por surgir novos costume e hábitos e assim, a população local criar formas de ampliar o conhecimento satisfazendo a modalidade de turismo. Segundo BRAGA (2011) “[...] o morador quem de fatos cria vínculos com o lugar, valoriza-se mais o visitante.”

Pensar em um conjunto urbano e arquitetônico para a intervenção, é importante destacar uma interação entre a arquitetura de épocas diferentes, como é o caso do Museu do Louvre que de início era uma residência da família real e após a conclusão do palácio de Versailles passou a se tornar um Museu. Esses aspectos trazem melhorias para todo o entorno, criando formas de interagir com os novos costumes.

CASOS CORRELATOS

3. CASOS CORRELATOS

Para a compreensão do desenvolvimento do projeto que será elaborado para a estação ferroviária de Salgado, foi analisado cinco estudos de caso, na qual apresentaram elementos importantes, no caso dos parques lineares, para a ferrovia de Salgado. Com isso, observa-se as áreas de lazer para a contemplação da paisagem, playground, ciclovias e práticas de esportes. Outros elementos importantes são as restaurações e conservações em áreas que são consideradas patrimônio histórico, como é o caso do patrimônio histórico ferroviário, bem como o uso de novos materiais e o tratamento de antigos materiais em edifícios antigos. Por fim, os novos usos dados aos ambientes.

No entanto, os estudos que ajudaram na composição final do projeto de requalificação da estação ferroviária de Salgado são:

3.1 High Line Park



Figura 5: High Line Park 2009. Fonte: <http://nyclovesnyc.blogspot.com.br/2013/07/midsummer-on-high-line-new-yorks-park.html>. Extraído em janeiro de 2018.

A ideia de adotar o *High Line* como estudo de caso, parte da ideia de um parque linear após o abandono da ferrovia que é o elemento estruturador e marcante na paisagem urbana. A *High Line* é um parque elevado com 2,5 km de extensão, onde de início, por volta de 1930 foi criado para transportar mercadorias como carne e aves, atravessando os centros dos bairros e passando através dos edifícios para servir o distrito industrial de Chelsea em Manhattan.



Figura 6: High Line 1934. Fonte: <http://twistedstifter.com/2011/06/high-line-park-new-york-city/>. Extraído em janeiro de 2018.

A construção da *High Line*, teve como objetivo a elevação de 8 metros da ferrovia, por conter acidentes ocasionados pelo tráfego de pedestre, automóveis e trens na *10th Avenue*, pois apresentava um alto nível de acidentes sendo conhecida como *Death Avenue* avenida da morte. Com o avanço dos transportes rodoviários no país em meados de 1950, a utilização do transporte ferroviário passou a ser cada vez menos utilizado, assim acarretou no processo de desativação.



Figura 7: High Line meados de 1850. Fonte: <http://www.thehighline.org/blog/2015/10/22/the-history-of-death-avenue>. Extraído em janeiro de 2018.

Após a sua desativação houve discussões, alguns queria a sua demolição, mas um grupo denominado de *Friends of the High Line* lutaram pela sua preservação, tornando-o um espaço público e ganhando novas funções urbanas. Para a realização do parque, foi criado um concurso de ideias em 2003, conduzido pela prefeitura de Nova York juntamente com o grupo *Friends of the High Line* e os vencedores foram o

escritório de arquitetura Diller Scofidio + Renfro e o escritório de arquitetura paisagística James Corner Field Operations.

Na execução do projeto, a *High Line* foi dividida em 3 seções, onde o primeiro trecho foi concluído em junho de 2009 e aberta ao público, partindo da *Gansevoort Street* e estendendo até a *West 20th Street*. O segundo trecho, inaugurado em junho de 2011 vai da *West 20th Street* e termina em *West 30th Street* e por fim, o terceiro e último trecho que foi requalificado e concluído em setembro de 2014. Esse trecho se estende da *West 30th Street* e vai até *West 34th Street*. Esta última seção, o grupo *Friends of the High Line* lançou em seu website, um encontro comunitário para que o público expresse suas opiniões na finalidade de realizar o último trecho.



Figura 8: Percurso do High Line Park. Fonte: <http://www.thehighline.org/visit> (Adaptado por autor). Extraído em janeiro de 2018.

Figura 9: Vista do High Line Park em Nova York. Fonte: <http://localrecordsoffice.co/15-new-york-city-secret-rooftops-nyc/>. Extraído em janeiro de 2018.

Na requalificação da *High Line*, o parque passa por três bairros distintos e faz com que a população contemple toda a paisagem local. Os galpões e fábricas foram convertidos em lojas, restaurante, museu, residências etc., um outro ponto de extrema importância na execução do parque, foi considerado elementos importantes para a

sua realização, elementos esses que constituíam o espaço, como os trilhos, foram conservados em algumas partes e outras criaram um piso que remetesse aos trilhos.

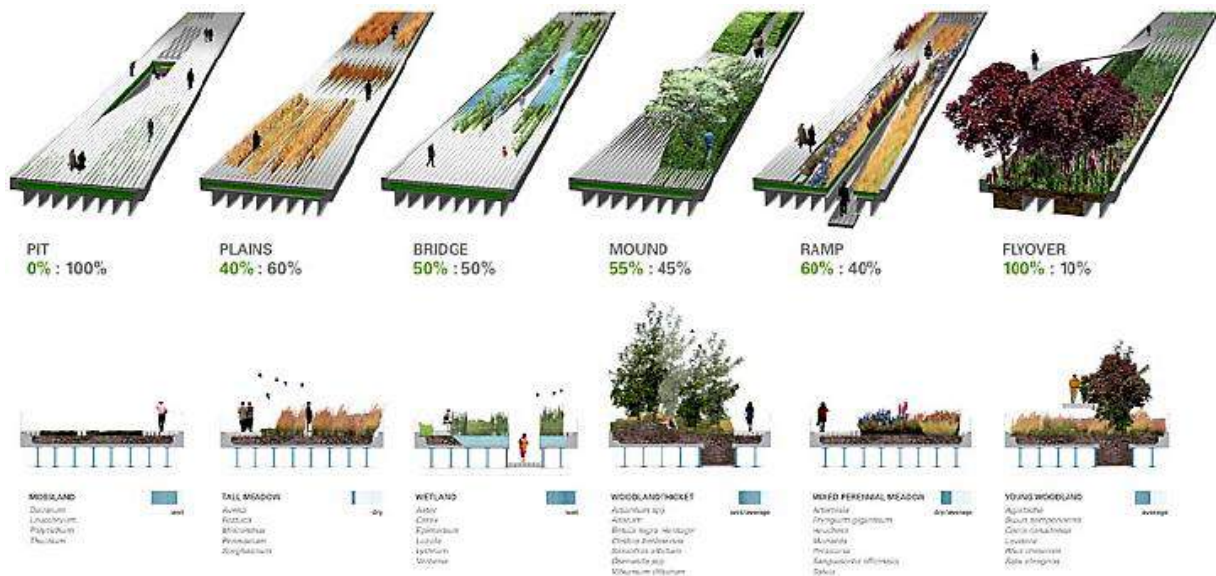


Figura 10: Projeto do High Line Park. Fonte: <https://www.asla.org/2010awards/173.html>. Extraído em janeiro de 2018.

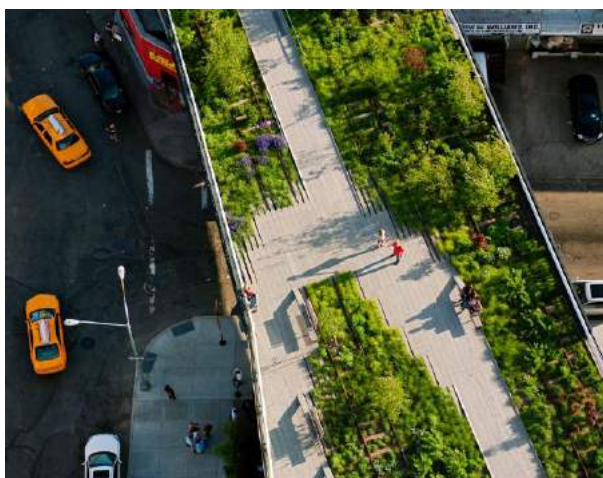


Figura 11: Vista aérea do piso do High Line Park. Fonte: <https://luxuryescapes.com/magazine/ten-free-things-to-do-in-new-york-city/>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 12: Detalhe do piso do high Line Park. Fonte: <https://www.indesignlive.com/projects/new-york-high-line>. Extraído em janeiro de 2018.

Na escolha da vegetação, quem ficou responsável foi o desenhista Piet Oudolf¹, onde se inspirou na paisagem através de fotografias tirada por Joel Sternfeld em meados dos anos 2000, vegetação que cresceu há 25 anos nas trilhas. Foi pensado em espécies nativas como perenes, gramíneas, arbustos e árvores por sua resistência, sustentabilidade, textura e variação de cor.



Figura 13: Vista antiga do jardim do High Line Park. Fonte: <http://www.thehighline.org/about>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 14: Vista atual do jardim High Line Park. Fonte: <http://www.thehighline.org/about>. Extraído em janeiro de 2018.

Data de projeto	2004
Localizado	Nova York – Estados Unidos
Ano de inauguração	A High Line foi dividida em três seções, a primeira em 2009; a segunda 2011 e a terceira em 2014
Autor do projeto	Arquitetos Diller Scofidio + Renfro e o paisagista James Corner Field Operations

Tabela 1: Tabela de descrição do projeto High Line Park. Fonte: Criado pelo autor em junho de 2018.

¹ The High Line's plantings were inspired by the self-seeded landscape that grew for 25 years on the neglected rail tracks. Legendary Planting Designer Piet Oudolf chose species of perennials, grasses, shrubs, and trees for their hardiness, sustainability, texture, and color variation, with a focus on native species.

Traduzido pelo autor. Acessado às 16:32 dia 01/02/2018. Disponível em: thehighline.org/gardens

3.2 Parque Madrid Rio

Este parque, foi construído na Espanha na cidade de Madrid ao redor do *Manzanares*, foi classificado como estudo de caso por apresentar pontos de extrema importância que servirá de referência para a cidade de Salgado.



Figura 15: Madrid Rio: a rodovia que virou parque. Fonte:

<https://www.360meridianos.com/2015/03/madrid-rio-a-rodovia-que-virou-parque.html>. Extraído em janeiro de 2018.

Para a criação do parque, foi elaborado um concurso internacional de ideias para a recuperação de uma rodovia. Com isso, os vencedores do concurso desenvolveram um projeto onde foi construído espaços de contemplação toda arborizada com ciclovias, playground, local para caminhada, pontes e fontes charmosas.



Figura 16: Vista Puente Segovia. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 17: Vista aérea Avenida de Portugal.

Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Há muitos anos atrás, o rio Manzanares passou de um rio sem importância devido à sua escassez de fluxo, para o de grande importância, por tornar mais navegável e liberando a passagem dos espanhóis a Portugal, onde continha alguns pertences. Assim, alguns imperadores contrataram engenheiros para ampliação do rio na intenção de tornar mais navegável. Com isso, construíram barragens, comportas e elevaram as pontes existentes.



Figura 18: Antigo cauce del rio. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 19: Vista de una de las presas. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Com a requalificação da área do Manzanares, onde a M-30 que tem 32,5 quilômetros e meio de extensão e que circunda os bairros centrais de Madrid, de início

dificultava a locomoção de qualquer pessoa que não estivesse motorizado. Parte dela, funcionava como uma rodovia Marginal, porém as pessoas que viviam por perto sofriam com o barulho sem fim dos carros em alta velocidade.



Figura 20: Vista aérea. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 21: Vista aérea 2. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Como a M-30 era muito movimentada, o governo de Madrid lançou o concurso com o título “O que fazer com a região às margens do *Manzanares*?”. Foi assim, que arquitetos e Urbanistas desenvolveram o projeto Madrid Rio, onde a requalificação da área na cidade, foi pensada para pessoas e não para carros, afim de que a população possa usufruir dos espaços em meio aos tempos conturbado atual, relacionado a ações que promovam lazer, esportes e mobilidade de baixo impacto.



Figura 22: Mapa Madrid Rio. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

O parque apresenta vários jardins com atrações, onde a população possa contemplar e realizar diferentes atividades, como a prática de exercícios físicos. A ciclovia por exemplo, tem aproximadamente 30 quilômetros de extensão conectando com outras ciclovias para promover a mobilidade. Há também 42 quilômetros de estrada para os pedestres, onde possam praticar esportes como corrida ou caminhada.



Figura 23: Vista de los jardines. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 24: Sección sobre las rutas ciclistas de Madrid Río. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

O número de atividade esportivas no parque são disponíveis para todas as idades. Para adultos, foram realizados espaços esportivos relacionados a manutenção e reabilitação e para as crianças foi criado espaços de diferentes idades como jogos, concebido para sua integração ambiental, oferecendo diversas soluções, entretenimento e lazer imaginativo, como é o caso das quadras de tênis, pista de skate, fontes e campo de futebol.



Figura 25: Equipamientos desportivos. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 26: Pista de Skate. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 27: Vista de Playa Urbana. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 28: Pistas desportivas. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Em relação a vegetação, o parque também apresenta uma grande variedade de plantas e fauna que podem ser encontradas em qualquer época do ano. Foi configurado como um grande corredor ecológico, onde foram plantadas várias espécies diferentes de árvores e arbustos. Há também em todo o trajeto do Manzanares, sete barragens quem ficam entre a Ponte dos franceses (norte), e a Ponte da princesa (sul), onde criaram um sistema de nível de água que permite a sua circulação para toda a fauna, chamado de “escala de peixe”.



Figura 29: Huerta de la Partida. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 30: Vista Puente Oblicuo. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Outro ponto importante em Madrid Rio são as pontes e passarelas espalhadas por toda extensão do parque, elas mantêm uma parte importante da história na cidade. Elas foram construídas arquitetônicas emblemáticas, já as passarelas são construções modernas, todas elas facilitam a circulação dos pedestres pelo parque.



Figura 31: Puente de Toledo Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 32: Vista Puente Reina Victoria. Fonte: <http://www.susanadiaz.com/madridrio/galeria.php#>. Extraído em janeiro de 2018.

Portanto, esse estudo de caso se encaixa muito bem com a proposta de requalificação na área da estação ferroviária de Salgado, por apresentar alternativas que são viáveis para o município, no caso, da trilha, ciclovias, espaços de interação, quadras de esportes, playground, todas elas são alternativas que melhoram a qualidade de vida da população. Sabendo-se que a prática de exercícios diários gera um padrão de vida mais saudável.

Data de projeto	2005
Localizado	Madrid - Espanha
Ano de inauguração	2011
Autor do projeto	Composto pelos escritórios Mrío Arquitectos (Espanha), e West 8 Urban Design and Landscape Architecture (Holanda).

Tabela 2: Tabela de descrição do projeto Parque Madrid Rio. Fonte: Criado pelo autor em junho de 2018.

3.3 Estação da Luz

Pensando nos parâmetros para uma restauração no centro ferroviário de Salgado, foi analisado a Estação da Luz como estudo de caso, apesar de por trás de toda sua história, passou por várias intervenções, e apresenta medidas de intervenção favoráveis para esta pesquisa.



Figura 33: Gare da Estação da Luz. Fonte: <http://blog.pittsburgh.com.br/2010/08/algumas-cenas-estacao-luz/>. Extraído em janeiro de 2018.

A estação da luz apresenta uma estrutura que na época era pouco utilizada no Brasil e grande parte dos seus materiais de construção foram importados da Europa. Sua estrutura metálica e arqueada por exemplo, foi fabricada em Glasgow na Escócia, trazidas por partes e montada por engenheiros advindo da Inglaterra. Outros materiais como: prego, telha cerâmica, tijolo, madeira, foram trazidos de Marselha, França.



Figura 34: Início da construção da estação da luz. Fonte: <https://seuhistory.com/noticias/estacao-da-luz-fascinante-historia-de-um-marco-de-sao-paulo>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 35: Conclusão da Estação da Luz. Fonte: <https://seuhistory.com/noticias/estacao-da-luz-fascinante-historia-de-um-marco-de-sao-paulo>. Extraído em janeiro de 2018.

A sua inauguração foi realizada em 1901 na estrada de ferro em São Paulo e somente em 1976, passou a ser patrimônio industrial nacional, pelo IPHAN. As construções feitas em alvenaria, tem mais ou menos 125 metros de comprimento e nelas consta as plataformas que são ligadas por três passarelas metálicas superior.



Figura 36: Foto da Gare em 1900, com luminárias pendentes e luz natural central e sobre as varandas laterais. Fonte: (SOUKEF Jr.; MAZZOCO, 2000), (Apud CAMARGO 2012). Extraído em janeiro de 2018.

É uma construção que de início, foi utilizada para transporte de café, o principal produto brasileiro que por conta disso, com o aumento da produção, construiu-se essa grande arquitetura de estilo neoclássico e hoje é classificado como uma estação para passageiros. Por volta de 1946 houve um incêndio, mas por causa disso, várias alterações foram realizadas que durante a sua restauração acrescentaram outros novos espaços: mudanças de setores, as vias receberam instalações elétricas, a construção de mais um pavimento, a ampliação da estação ferroviária e a construção da plataforma central.



Figura 37: Atual Estação da Luz. Fonte: <http://dicasdemonumentos.com/tag/abadia-de-westminster/>. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 38: Atual Estação da Luz 2. Fonte: <https://seuhistory.com/noticias/estacao-da-luz-fascinante-historia-de-um-marco-de-sao-paulo>. Extraído em janeiro de 2018.

Os materiais foram extremamente conservados e parte da construção foi realizada em tijolo aparente, pisos hidráulicos com ótima resistência ao tráfego e o forro foram feitos em madeira lambril. A parte subterrânea da Estação da Luz, é feita em concreto aparente, onde encontra escadas rolantes e fixas, bem como bilheterias e shafts para a ventilação da área. Com o tempo, foi anexada nas intervenções da estação ferroviária, um museu que hoje encontra-se o Museu da Língua Portuguesa.



Figura 39: Paredão de tijolo da Estação da Luz. Fonte: <http://blog.pittsburgh.com.br/2010/06/da-barra-funda-a-luz-pela-linha-7-da-cptm/>. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 40: Ladrilho Hidráulico do piso na Estação da Luz. Fonte: Análise de projeto do edifício da Estação da Luz em São Paulo, (Apud CAMARGO 2012). Extraído em janeiro de 2018.

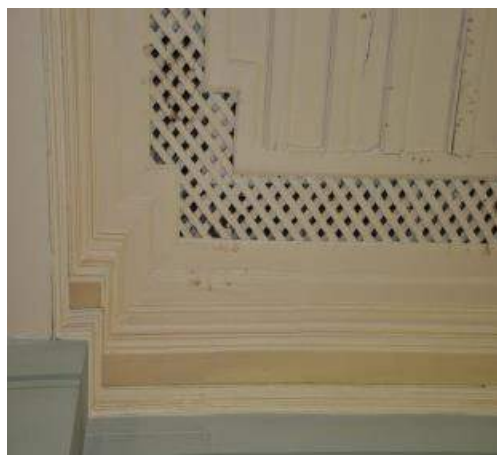


Figura 41: Forro lambril da Estação da Luz. Fonte: Análise de projeto do edifício da Estação da Luz em São Paulo, (Apud CAMARGO 2012). Extraído em janeiro de 2018.



Figura 42: Acesso ao saguão subterrâneo, adaptado no edifício histórico. Fonte: Arquivo de uma tese, (Apud FERNANDES 2012). Extraído em janeiro de 2018.

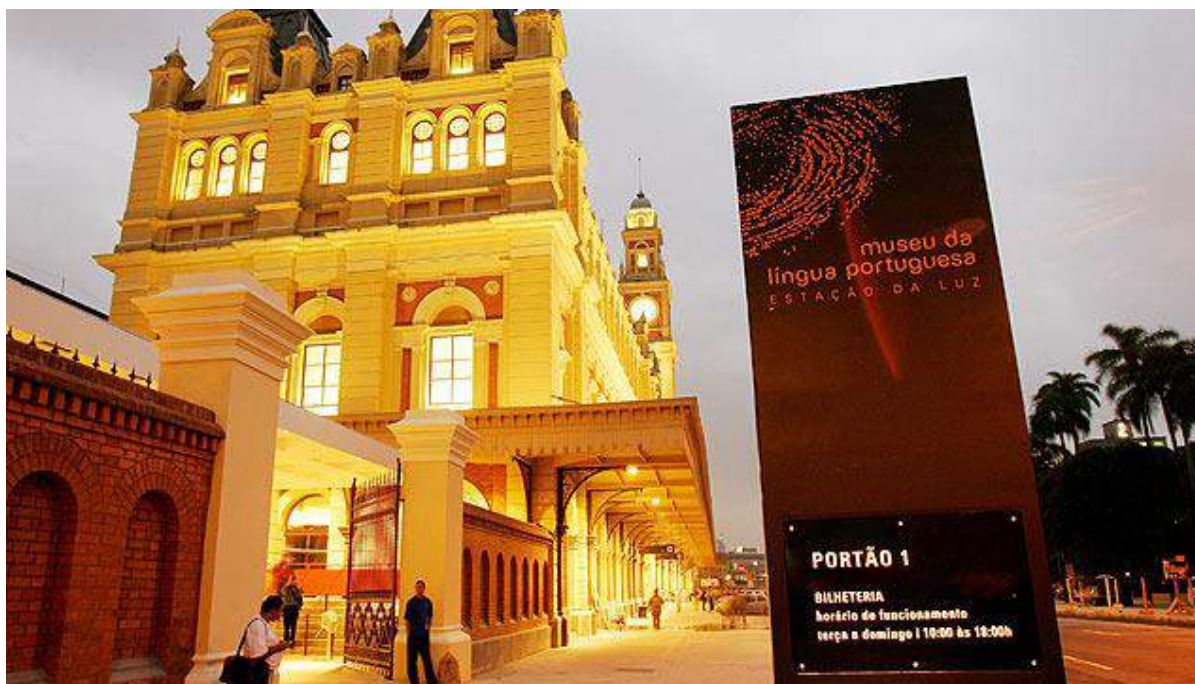


Figura 43: Museu da Língua Portuguesa. Fonte: <https://ritalinando.wordpress.com/category/h-ritalinando/>. Extraído em janeiro de 2018.

Diante de todo esse repaginado geral, é importante observar que as intervenções realizadas na Estação da Luz, como o aumento da edificação, restauração e preservação dos materiais construtivos, bem como dos detalhes, possam criar meios para intervir no edifício central de Salgado, apesar de que hoje encontra-se abandonado.

Data de projeto	1895
Localizado	São Paulo - Brasil
Ano de inauguração	1901
Autor do projeto	Charles Henry Driver (Inglaterra)

Tabela 3: Tabela de descrição do projeto Estação da Luz. Fonte: Criado pelo autor em junho de 2018.

3.4 SESC Pompéia

A ideia de utilizar o SESC Pompéia como estudo de caso parte da intervenção realizada pela arquiteta Lina Bo Bardi, afim de servir como referência para o edifício central na estação ferroviária de Salgado. É um projeto que inicialmente causou muito impacto, por apresentar novos elementos a antiga fábrica de tambores, onde foi preservado sua monumentalidade, sendo possível identificar o tempo de cada parte que a compõem, bem como, perceber claramente quais elementos foram colocados recentemente e quais já existiam.

Um complexo arquitetônico de caráter brutalista que combina com o edifício de tijolos maciços vermelhos.



Figura 44: Edifício SESC Pompéia. Fonte: <https://undiaunaarquitecta.wordpress.com/2015/05/13/lina-bo-bardi-1914-1992/#jp-carousel-1798>. Extraído em janeiro de 2018.

O objetivo da arquiteta foi de trazer novos usos aos ambientes dos galpões, fazendo com que se contraste com os novos edifícios existentes. Diante disso, observa-se a originalidade mantida de toda a estrutura da década de 1930, funcionando como um centro de cultura e lazer.



Figura 45: Interior do SESC Pompéia. Fonte: <https://blog.emania.com.br/seis-lugares-incriveis-para-voce-fotografar-em-sao-paulo/>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 46: Furo da janela no SESC Pompéia. Foto Nelson Kon. Fonte: <http://linaboba.dns-systems.net/2012/08/03/the-making-of-sesc-pompeia-by-marcelo-ferraz/>. Extraído em janeiro de 2018.

No entanto, foi realizado uma pesquisa mais aprofundada sobre a fábrica e obtém-se informações de que está situada no bairro de origem industrial, construída por uma família Alemã Mauser em meados de 1938. Ela passou por algumas transformações, principalmente no aumento de mais dois galpões e que no início da década de 70 o SESC comprou o terreno iniciando a mais nova construção.



Figura 47: Interior da antiga fábrica Pompéia. Fonte: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/13.066/4671/es_ES. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 48: Vista aérea da antiga fábrica Pompéia. Fonte: <http://www.archidiap.com/opera/sesc-pompeia/>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 49: Vista aérea SESC Pompéia. Fonte: <https://www.flickr.com/photos/stankuns/sets/72157606031804723/>. Extraído em janeiro de 2018.

A arquiteta Lina Bo Bardi, foi convidada a elaborar o projeto de intervenção e em sua restauração, se preocupou em preservar a forma arquitetônica, mantendo todas as características existentes nos galpões da antiga fábrica. Visto que foram preservados todos os aspectos fundamentais do local (implantação e volumetria). Com o tempo, realizaram novas intervenções como o teatro, biblioteca, espelho d'água, blocos esportivos, todos com características contemporâneas.



Figura 50: Fábrica, onde hoje funciona o Sesc Pompéia, abandonada em 1972. Fonte: <http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-sesc-pompeia,9353,0.htm>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 51: Retirada do reboco das paredes originais do galpão de atividades gerais, abril 1980. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.%20093/1897>. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 52: Entrada do SESC Pompéia. Fonte: <https://chickenorpasta.com.br/guia-fim-de-semana/boas-fim-de-semana-em-sao-paulo-01-09/save-the-date>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 53: Galpões do SESC Pompéia. Fonte: <https://guia.melhoresdestinos.com.br/sesc-pompeia-173-4434-l.html>. Extraído em janeiro de 2018.

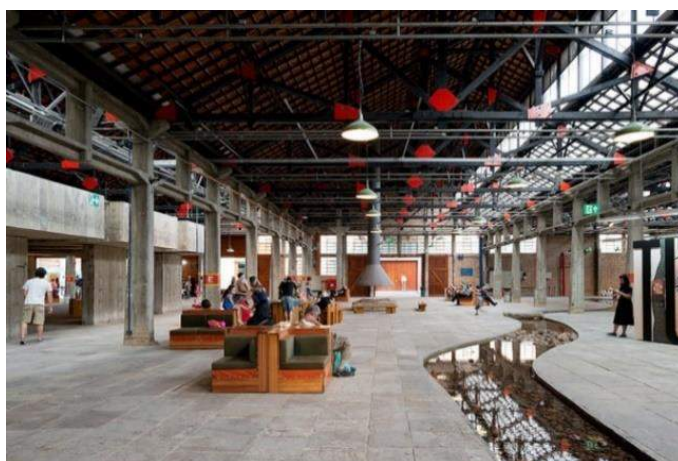


Figura 54: Interior de um dos galpões do SESC Pompéia. Fonte: <http://casasbacanas.com/blog/2016/08/15/sesc-pompeia-a-fabrica-de-sonhos-de-lina-bo-bardi/>. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 55: Interior de um dos galpões do SESC Pompéia 2. Fonte: <http://www.flickrriver.com/photos/scottnorsworthy/tags/library/>. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 56: Teatro SESC Pompéia. Fonte: <http://www.conexaocultural.org/blog/2011/09/sesc-pompeia/>. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 57: Piscina em bloco desportivo. Fonte: <http://migrandtour.blogspot.com.br/2010/04/sesc-pompeia-arquitetura-feia.html>. Extraído em janeiro de 2018.

Essa intervenção, estimula o pensamento das pessoas fazendo com que novas interpretações possam ser configuradas por cada um, onde toda a compreensão da história, possa refletir permanentemente. É importante lembrar que em uma restauração não se constitui simplesmente em um único olhar e definitivo para interpretação da história. Segundo BIERREBANCH (2007), “Não se promove uma versão do passado, do presente ou do futuro que encerre uma imagem fixa, que deva ser permanentemente reeditada nas consciências de cada geração”.

Portanto, em uma intervenção é incorreto pensar que se pode retornar a um estado primitivo, muito menos usar o contemporâneo como o ponto mais importante de toda uma trajetória histórica.

Data de projeto	1976
Localizado	São Paulo - Brasil
Ano de inauguração	1982
Autor do projeto	Lina Bo Bardi

Tabela 4: Tabela de descrição do projeto SESC Pompéia. Fonte: Criado pelo autor em junho de 2018.

3.5 Estação Ferroviária de Araras

O projeto de intervenção na Estação Ferroviária de Araras em São Paulo, foi um projeto com a iniciativa de recuperar toda a história da ferrovia através de um concurso realizado em 2004, com objetivo de resgatar e valorizar todas as caracterizas históricas existentes nas edificações.



Figura 58: Estação Ferroviária de Araras. Fonte: <https://reporterbetoribeiro.com.br/estacao-ferroviaria-de-araras-sp/>. Extraído em junho de 2018.

Todos os elementos construtivos passaram por um processo de restauração e suas construções foram atribuídos novos usos, um dos exemplos que foi proposto, foi o Centro Cultural Municipal, onde este recebeu uma intervenção arquitetônica que possibilitou a valorização das características dos bens históricos. Os novos elementos acrescentados são característicos da contemporaneidade, distinguindo claramente do novo e o antigo.

É uma estação que apresenta vários edifícios, um deles passou por algumas modificações em especial o galpão de madeira substituído por um de alvenaria em 1882. Em relação aos armazéns, houve um espaço de tempo para entrega desses edifícios, o primeiro em 1887 e o segundo 1924, mas com o fechamento das ferrovias no final do século XX toda a estação passou por total abandono. Os edifícios foram vandalizados, as porta e janelas foram arrancadas, os galpões foram destelhados, parte dos trilhos foram arrancados, o mato cresceu a quase três metros de altura. Com isso, o tempo levou consigo, a história da ferrovia em consequência acarretou no processo de deterioração das edificações por parte do esquecimento.

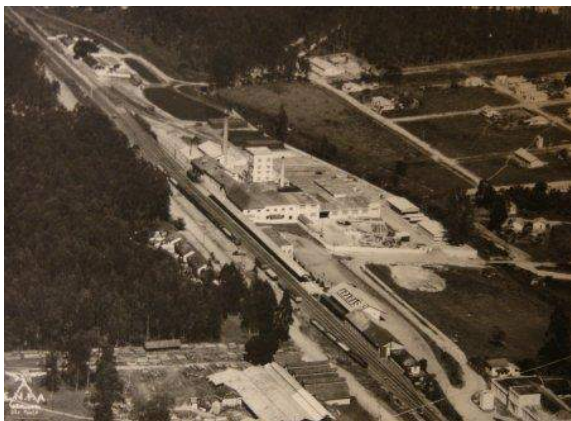


Figura 59: Estação de Araras em 1996. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/araras.htm>. Extraído em junho de 2018.

Figura 60: Pátio da estação de Araras nos anos 1940 (Acervo Ralph M. Giesbrecht). Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/araras.htm>. Extraído em junho de 2018.



Figura 61: Prédio sede da estação em 2004. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em junho de 2018.



Figura 62: Antigo armazém em 2004. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em junho de 2018.

O projeto de intervenção de todos os edifícios, foram traçados através da distinção dos momentos históricos das construções, das valorizações das características na qual foram conservadas com o passar dos anos.

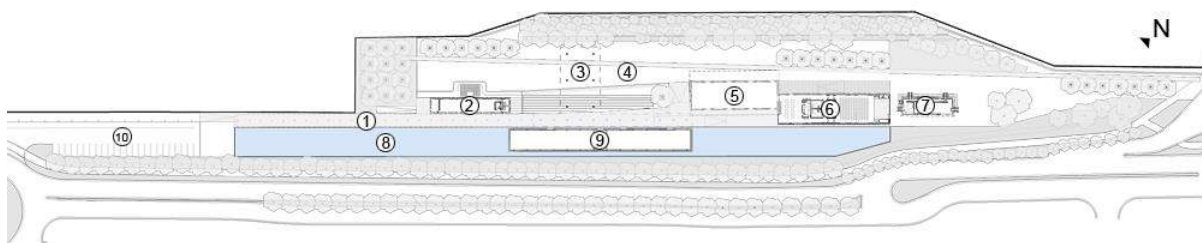


Figura 63: Implantação geral. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em agostos de 2018.

Para a legenda da implantação foi proposto: 1- Plataforma; 2- Edifício administrativo / loja; 3- Marquise; 4- Edifício de exposição; 5- Auditório; 6 Edifício de serviços; 7 Praça; 8 Biblioteca / exposição (não construído); 9 Espelho d'água (não construído); 10- Estacionamento.

Através da distribuição do programa de necessidade, o partido arquitetônico foi traçado, atendendo todos os possíveis pontos para a realização do projeto. Em meados de 2008, os galpões foram restaurados e entregues a população um auditório, cyber café e um centro de exposição. Somente o edifício da estação foi entregue no final de 2009, sendo um centro cultural.

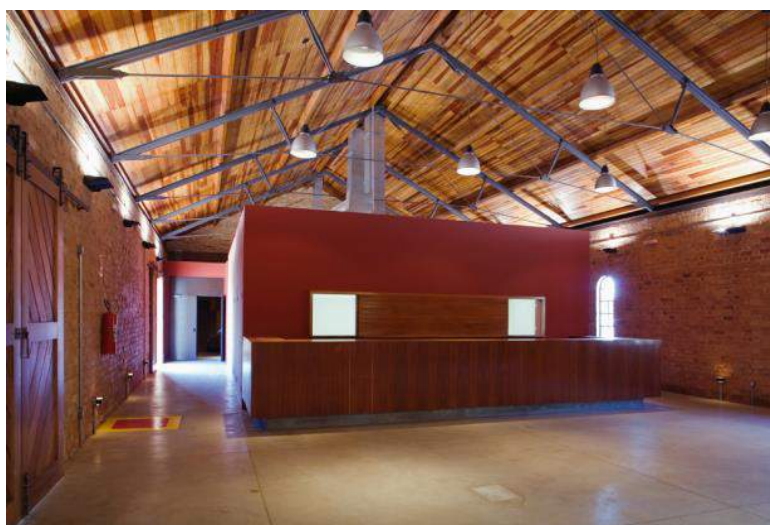


Figura 64: Café / foyer do auditório. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em agosto de 2018.

A sede administrativa do centro cultural recebeu novos compartimentos e suas caixilharias recebeu novas características contemporâneas. Os armazéns que serviam para guardar os materiais da ferrovia, hoje abriga espaços para cultura como por exemplo o salão de exposições por conter um pé direito de 4,8 m de altura. Enquanto o responsável por abrigar o auditório foi o armazém primitivo, por possuir um porão com pé direito alto.

A cobertura da plataforma já existente, com os seus pilares de ferro fundido, foram restaurados e outros construídos, e para a sua construção foi usado como molde um pilar original, enquanto a sua estrutura de madeira foi substituída assim como, a cobertura metálica. No entanto foi criada uma nova cobertura da plataforma da estação que integra várias edificações a ela e com isso, estendeu-se uma marquise de concreto para conectar as outras edificações. Toda a sua área é configurada como espaço de vivência estabelecendo relações com a parte externa e interna. Contudo, a partir dos pilares metálicos, a área recebeu iluminação na base dos pilares valorizando os adornos metálico.



Figura 65: Encontro da cobertura existente com a nova marquise. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em agosto de 2018.

O interior do prédio administrativo foi remodelado com objetivo de atender novos usos, extinguindo o antigo forro de madeira e valorizando as tesouras metálicas existentes e por fim, ampliando todo o ambiente. Enquanto o salão de exposição foi criado uma iluminação na qual a ideia era destacar as tesouras de madeira existentes e recebeu panos de vidro temperados a fim de otimizar o sistema de ar condicionado. Já o edifício do auditório, recebeu uma restauração nos tijolos aparentes sendo possível recuperar todos do antigo baldrame. Os tijolos que estavam pouco danificados foi realizado um processo de obstrução feito com argamassa resultado da mistura de cimento e pó de tijolo e com isso, todas as paredes receberam uma cobertura hidrofugante de siloxano com a ideia de conservar sem alterar o aspecto original do material.



Figura 66: Prédio administrativo. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em junho de 2018.

Figura 67: Salão de exposições. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em agosto de 2018.



Figura 68: Edifício do auditório e prédio de exposições. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em junho de 2018.

Figura 69: Auditório. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em agosto de 2018.

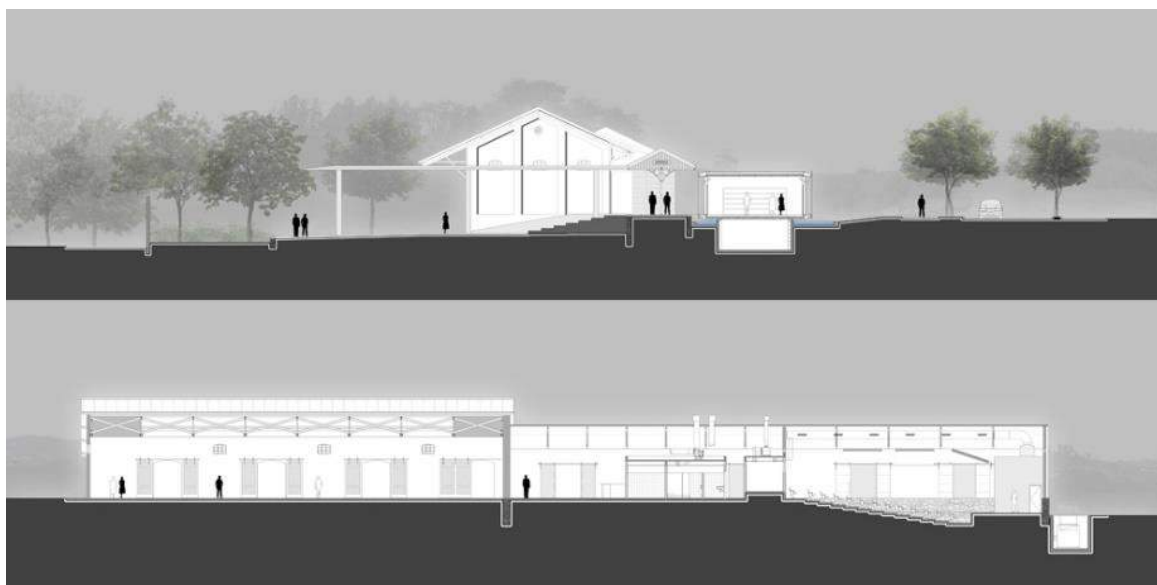


Figura 70: Cortes de projeto. Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Extraído em agosto de 2018.

Data de projeto	2004
Localizado	Araras – São Paulo
Ano de inauguração	2008 e 2009
Autor do projeto	Arquitetos Bruno Bonesso Vitorino, André Dias Dantas, André Maia Luque, Fernando Botton e Renato Dala Mart

Tabela 5: Tabela de descrição do projeto Estação Ferroviária de Araras. Fonte: Criado pelo autor em junho de 2018.

HISTÓRICO DE SALGADO E DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

4. HISTÓRICO DE SALGADO E DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

4.1 O Município de Salgado

O Município de Salgado, encontra-se na região centro-sul do estado de Sergipe com limites ao norte Lagarto, ao sul Estância, a leste Itaporanga e a oeste Boquim. Sua área ocupa 257.579 m² e uma população de aproximadamente 19.365 hab. segundo o censo de 2010. Já a ferrovia, localiza-se ao norte do município.



Figura 71: Mapa de localização de Salgado, Google Maps. Editado pelo autor, janeiro de 2018.

De início, por volta da segunda metade do século XIX, o município era somente uma pequena fazenda de Boquim que ocupava uma estreita parte da mata densa chamada de “Pau Ferro”, por conta da excessiva existência dessa árvore na localidade. No entanto, estradas vindas de Estância e Boquim passavam pela região, onde viajantes descansavam na fonte de água termal.



Figura 72: Vista antiga da fonte de Água Termal. Fonte: Artigo do Município de Salgado. Extraído em janeiro de 2018.

Figura 73: Atual fonte de água termal no bosque do Balneário. Fonte: Artigo do Município de Salgado. Extraído em janeiro de 2018.

Diante desse acontecimento, a região começou a se destacar e assim, se chamar de Salgadinho por apresentar um gosto salobro característico, contendo dez substâncias minerais diferentes e que serviam para uso medicinal. Hoje, o município dispõe de infraestrutura bastante razoável, sua principal fonte econômica é advinda da agricultura, por conter grande parte da população na área rural, considerado um dos principais produtores de laranja do Estado. O seu comércio é bastante diversificado, com supermercados, mercearias, bares, armazéns, butiques, loja de materiais de construção e de agrícola, farmácias, movelarias e vários outros comércios voltados para o potencial turístico.

Em relação a sua hidrografia, ela é formada pela Bacia do Rio Piauí com o principal rio a banhar o município, o Rio Piauitinga. O município é rico em reserva de água subterrânea, por possuir rios, riachos e inúmeras nascentes. Apesar de ser considerada a única cidade Balneário do Estado, Salgado passou por diversos problemas, como por exemplo, de início o Hotel balneário e o balneário público eram do Estado, mas após passar para a prefeitura municipal a sua administração, ambos entram em decadência por não pagamento de dívidas. Contudo, o hotel deixa de funcionar, enquanto o balneário público prossegue com seu funcionamento.



Figura 74: Hotel balneário de Salgado 2. Fonte: Artigo do Município de Salgado. Extraído em fevereiro de 2018.



Figura 75: Piscina do Balneário da Cidade. Fonte: Nacagima Carvalho, em fevereiro de 2018.

4.2 A Ferrovia

O Município de Salgado, cresceu em decorrência do avanço da linha férrea construída pela “Cia. Chemins de Fer Federaux du L'Est Brésilien”, em consequência de um consórcio Belgo-francês, a qual fazia parte do chamado Ramal do Timbó que

desde de 1887 não era prolongada. Somente a partir de 1911 houve a continuação da linha e inaugurada em 1913. Após sua conclusão, aspectos urbanos começaram a surgir em volta, mas hoje encontra-se esquecida por grande parte da população.



Figura 76: Percurso da linha ferrea do Ramal do Timbó. Fonte:

<http://salgadonoticia.blogspot.com.br/2011/08/v-behaviorurldefaultvml-o.html>. Extraído em janeiro de 2018.

Após o termino da construção da Estação Ferroviária de Salgado, a cidade passou a ser muito mais visitada pela população de Estância um dos principais centros econômicos de Sergipe. Salgadinho que assim era chamado na época, passa de uma pequena povoação para o local mais apropriado por ligar vários municípios sergipano ao Estado da Bahia. A capital baiana, era vista como o principal centro urbano pelos estancianos para a venda de suas mercadorias.



Figura 77: Antiga Estação ferroviária de Salgado 1956. Fonte:

<http://boquimhistoriaecausos.blogspot.com.br/2010/04/salgado-sua-historia-esta-ligada-de.html>.

Figura 78: Vista geral da Estação Ferroviária. Fonte: Nacagima Carvalho, Novembro de 2017.

Entretanto, começaram-se as explorações. A cidade de Estância formou uma sociedade privada para construir uma rodovia que ligasse as duas regiões, mediante a cobrança de pedágio. Lagarto, também visando seu crescimento, teve essa iniciativa, desenvolveu um núcleo urbano a 1 km ao norte ligando-o a estação, chamando de “Posto Fiscal” por conta do posto de cobrança de impostos mantenedor da estrada.

Com todos esses acontecimentos, surgiram-se casas, ruas, hospedarias, comércios, uma feira diária nas proximidades e um cinema. A estação era muito movimentada, pessoas vendiam lanches, outras traziam suas mercadorias para serem transportadas e comercializadas em outras cidades, haviam transportes de madeira, fumo, mamona, adubo, gado, peixes, dentre outras. Outro ponto de extrema importância naquela época era o cinema, um exemplo da grande modernidade no município, apesar de que poucas cidades, não apresentavam essa nova invenção.



Figura 79: Panorâmica antiga do centro da cidade. Fonte: Artigo do Município de Salgado. Extraído em janeiro de 2018.



Figura 80: Antigo Cinema Sr. do Bonfim. Fonte: Artigo do Município de Salgado. Extraído em janeiro de 2018.

A partir da Lei Estadual nº 69 no dia 27 de março de 1938, a povoação passou a categoria de cidade com o nome de Salgado, onde o território é desmembrado de Boquim. Com o passar dos anos, por volta de 1935 a 1975 o sistema viário passou a ser administrado pela viação férrea federal leste brasileira, mas devido a uma crise financeira acarreta a degradação da infraestrutura e da superestrutura férrea, diminuindo a sua manutenção e assim, grande parte das redes ferroviárias foram desativadas.

Com a criação da Lei Nº 3115, a rede ferroviária em 16 de março de 1957, segundo o Art. 7 compete a R.F.F.S.A.: administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporada, substituindo a empresa anterior, e passou a executar funções até 1996 nas regiões Nordeste, Sudeste, Centro-oeste e Sul.

Portanto, diante desses acontecimentos, sabe-se que a estação ferroviária foi de extrema importância para o município de Salgado, com isso, há um acervo que possa possibilitar meios de integração em um novo espaço público mediante a sua preservação.

4.3 Estado Atual

Atualmente a cidade de Salgado, vive em um estado de urbanização/expansão bastante acelerado, devido ao êxodo rural. Esse fato é em decorrência do aumento de conjuntos habitacionais construídas através da Caixa Econômica Federal dentro dos dez últimos anos. Esse crescimento acelerado trouxe um maior benefício para a cidade, com vários comércios, fábrica de moveis e de sapatos, mais precisamente em direção ao centro da cidade, proporcionando um maior desenvolvimento econômico.

Em consequência do aumento de pessoas em outras localidades, a estação ferroviária encontra-se esquecida por grande parte da população, com péssimo estado de degradação e em seu entorno existe várias edificações sem nenhum uso. Sabe-se que há meios de integração através de uma requalificação do entorno, mas permanecem por deixar não só o edifício central da estação ferroviária abandonado bem como, as outras edificações como o antigo cinema, a antiga fábrica de reciclagem, a casa de guardar os materiais da ferrovia e uma igreja.



Figura 81: Vista geral da Estação Ferroviária 2. Fonte: Nacagima Carvalho, novembro 2017



Figura 82: Antigo Cinema Sr. do Bonfim com estilo Art déco. Fonte: Google Maps. Editado pelo autor, novembro 2017.



Figura 83: Antiga fábrica de reciclagem. Fonte: Google Maps. Editado pelo autor, novembro 2017.



Figura 84: Casa para guardar os materiais da ferrovia e dos trabalhadores. Fonte: Nacagima Carvalho, novembro 2017.



Figura 85: Antiga igreja Art decó. Fonte: Nacagima Carvalho, novembro 2017.

4.4 Resultados da Pesquisa

Afim de compreender mais o uso da área da estação ferroviária de Salgado que a população faz dessa, foi elaborado uma pesquisa qualitativa, mais precisamente com 6 pessoas: 2 homens e 4 mulheres que podem ser consideradas pessoas importantes por terem trabalhado na ferrovia, no antigo cinema ou por terem vivenciado quase todo o processo de desenvolvimento da cidade após a chegada da linha férrea. Com isso, realizou-se gráficos pautados através de um questionário de nove perguntas que estão em anexo, na qual fomentou uma proposta de intervenção mais elaborada e adequada para toda área de intervenção.

A pesquisa (ver anexo 1), foi realizada em 2 dias no mês de junho de 2018 e foi dividida de tal forma: no primeiro dia realizou-se a entrevista com 3 mulheres que vivenciaram quase todo o processo de expansão da cidade após a chegada da linha férrea e no segundo dia foi entrevistado 1 mulher que trabalhou no antigo cinema dentro da bilheteria e 2 homens que trabalharam na ferrovia, um deles era o chef da estação ferroviária.

A entrevista era anônima, não apresentava nenhum campo de identificação, somente a idade, se era nativo e quanto tempo morava no município. De acordo com as respostas dos entrevistados, obtive uma idade média entre 40 a 65 anos de idade, onde todos eram nativos e viviam no município desde de seu nascimento.

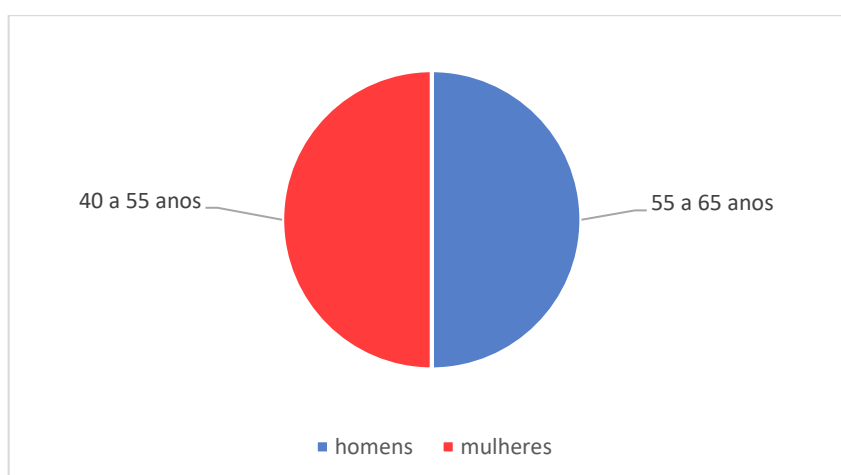


Gráfico 1: Faixa etária. Fonte: criado pelo autor, agosto de 2018

As próximas perguntas, passa pela estação ferroviária de Salgado, por que? Faz uso da área da ferrovia no dia a dia? As informações obtidas pelos homens é de

que vivem próximo a ferrovia, mas não usam o espaço por não apresentar nenhum atrativo na área, já as mulheres optaram por viver próximo ao centro da cidade por apresentar mais atrativo. No entanto, passam pela estação quase diariamente para visitar amigos e familiares, mas também não faz uso da ferrovia.

Outra pergunta, o que tem de lembrança da ferrovia? As respostas eram vastas, como era o único transporte da época e a estação ferroviária de Salgado unia várias cidades a ela, a estação vivia sempre muito movimentada. As lembranças eram de que o trem passava de manhã cedo e de tarde, duas vezes ao dia, sempre cheio de pessoas embarcando e desembarcando, das cargas da qual a população transportava suas mercadorias para vender em outras cidades, dos vendedores ambulantes, dos vendedores de água.

A mulher que trabalhava na bilheteria do cinema, comentou de uma senhora que era muito conhecida na época, a “Anita da banca” ela vendia mingal, cafezinho, arroz doce, cachorro quente, sua banca era sempre cheia de pessoas. Uma outra mulher que morava ali perto comentou que quando criança, ouvia a buzina do trem avisando a sua chegada e após a sua passagem, brincava muito nos trilhos quando ia ao colégio, se divertia ao pular cada um. Sempre via os trabalhadores da ferrovia todos uniformizados.

Quando perguntou-se da pousada, os homens que trabalharam na ferrovia, diziam que era sempre lotado, vinham pessoas de Boquim, Estância e Lagarto, todos se acomodavam para poder viajar no outro dia a Salvador e como Salgado era o centro de tudo, facilitava no acesso de transporte. Quando perguntou-se sobre a pousada a mulher que trabalhou na bilheteria do cinema, comentou que era filha da dona da pousada e confirmou o que haviam dito.

Esta mesma mulher, comentou que o cinema era a atração da época, algo muito moderno e poucas cidades tinham aquela invenção, vivia sempre lotado. Os filmes passavam nos sábados e nos domingos durante as tardes e as noites, eram filmes de Calboy, Tarzan, A paixão de Cristo dentre outros e nos demais dias da semana, funcionava como serviço de alto-falante, onde tocava as músicas, como a Ave Maria, às 18:00 horas.

Uma outra pergunta é, o que pensa da estação ferroviária e arredores?. As respostas não foram nada agradáveis, falaram que encontra-se em um descaso total de abandono, foi após a desativação da ferrovia que o edifício passa por um estado de deterioração por não ter nenhuma manutenção para a sua conservação. E um dos pontos a ser observado, é a vegetação por estar tomando conta não só da ferrovia, mas também do edifício. Na entrevista foi comentado o problema do uso de drogas na localidade, é uma consequência em área onde se encontra abandonada, como por exemplo, o edifício torna-se um ponto para o uso.

A penúltima pergunta, como é o acesso a sede do município? Os homens disseram que faziam o trajeto de carro ou moto por estar um pouco distante do centro da cidade já as mulheres, faziam a pé e outras de carro ou moto, mesmo estando próximo devido ao calor

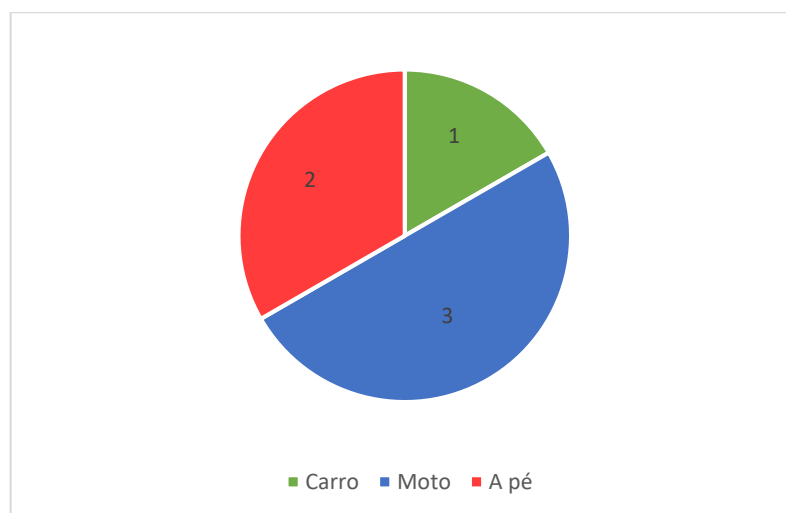


Gráfico 1: Acesso ao centro da cidade. Fonte: criado pelo autor, agosto de 2018

Por fim, a última pergunta, o que deveria ser feito com a estação ferroviária e seu entorno? As mulheres que moravam próximo e que hoje passam pela área, responderam que uma grande reforma era viável na qual prevaleça o histórico não só da ferrovia, mas de toda a cidade e mais iluminação e segurança. Os homens que moram próximo a ferrovia, disseram que seria bastante promissor, ativação da linha férrea, o retorno do cinema para ter mais movimento a noite, pousadas, melhorias na paisagem. Fazer do espaço algo que a população possa vivenciar de forma mais harmoniosa e calma.

PROPOSTA DE PROJETO

5. PROPOSTA DE PROJETO

5.1 Estudo da Área

Para ajudar a compreender melhor a proposta de projeto, foi realizado pelo autor um estudo da área através de mapas, onde possa mostrar todo o percurso elaborado para o desenvolvimento do projeto. Com isso, foi realizado um mapa de acesso a estação ferroviária de Salgado (figura 86), um mapa geral de toda a área com uso e ocupação do solo e da vegetação existente (ver anexo prancha 1). Este último, foi mapeado somente a vegetação da área de onde será realizado a proposta de requalificação. Foram registrados fotografias para uma melhor visualização das edificações existentes no entorno da estação e que estão anexadas no mapa de leitura da paisagem (figura 87).

Para o edifício central da estação ferroviária, a proposta é a recuperação da ferrovia bem como, um museu interativo que possa mostrar a história não só da ferrovia mas de toda a cidade; uma pousada para a antiga fábrica de reciclagem; o retorno do antigo cinema, um mercado de produtos gastronômicos para a antiga casa dos funcionários da ferrovia e uma igreja para movimentar mais a área a noite.

Como ver no mapa, a estação ferroviária é bem localizada, ela apresenta doze acessos vinda não só do centro, mas também dos povoados que cortam a ferrovia.



Figura 86: Mapa do acesso a estação ferroviária. Fonte: criado pelo autor. 2018

— Vias de acesso — Linha ferroviária

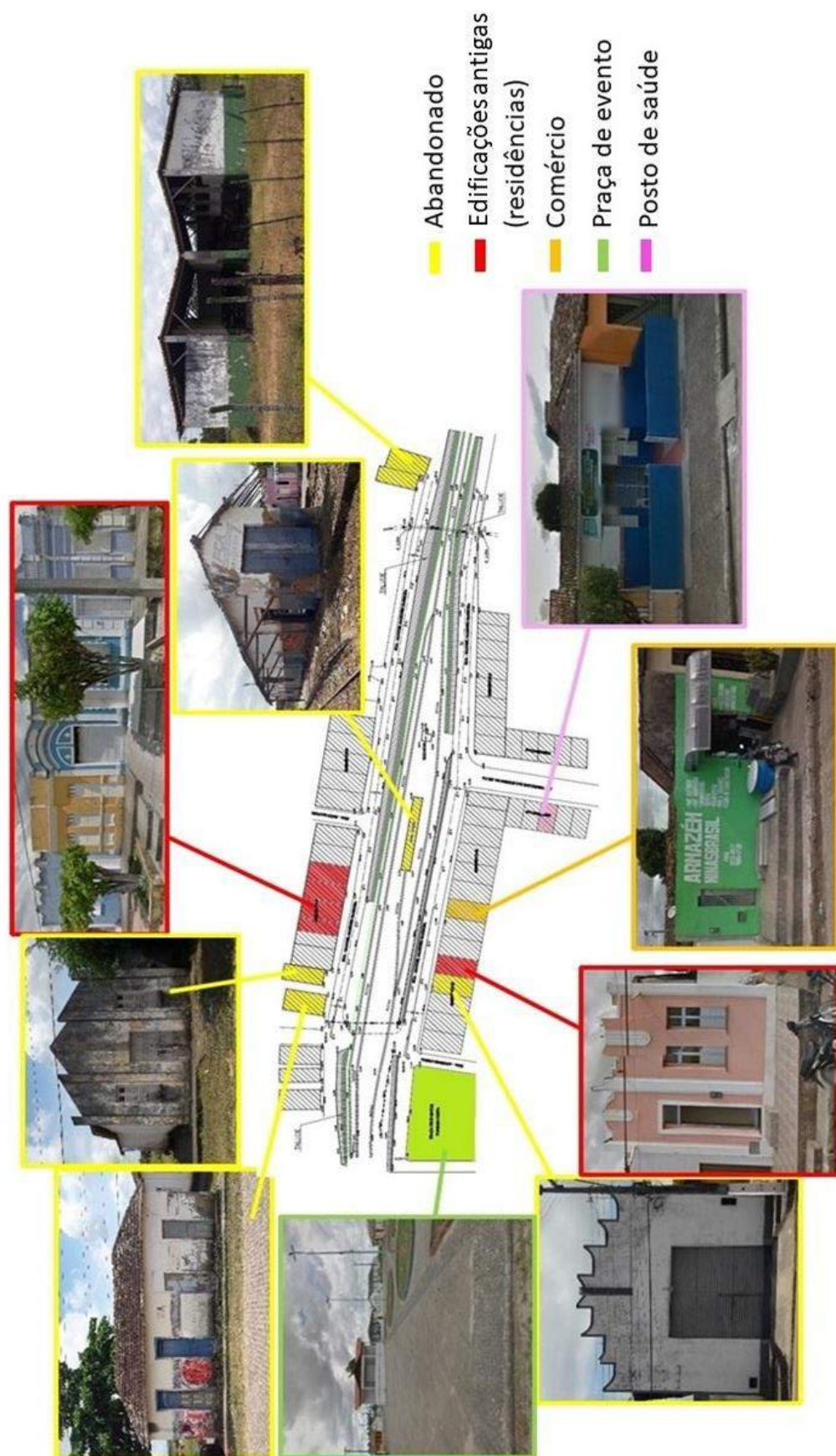


Figura 87: Mapa de leitura da paisagem. Fonte: criado pelo autor, 2018.

5.2 Levantamento da Edificação

5.2.1 Levantamento

No dia 19 de maio de 2018 às 15:26 horas, foi realizado um levantamento cadastral “*in situ*”, com objetivo de mapear todos os danos causado na edificação bem como, para a realização de novos usos que será proposto. Diante disso, foi coletado todas as medidas de larguras e alturas mediante a fita métrica IRWIN de 5m/16ft para medida menores e simples, e para as medidas maiores e mais difíceis de se alcançar, foi utilizada a trena digital profissional GLM 30 da BOSCH.



Figura 88: Fita métrica IRWIN. Fonte: Nacagim Carvalho em julho de 2018.

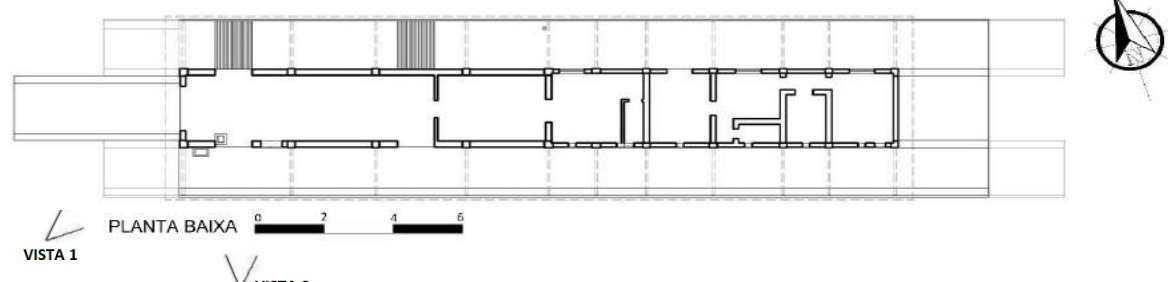


Figura 89: Trena digital profissional BOSCH. Fonte: Nacagim Carvalho em julho de 2018.




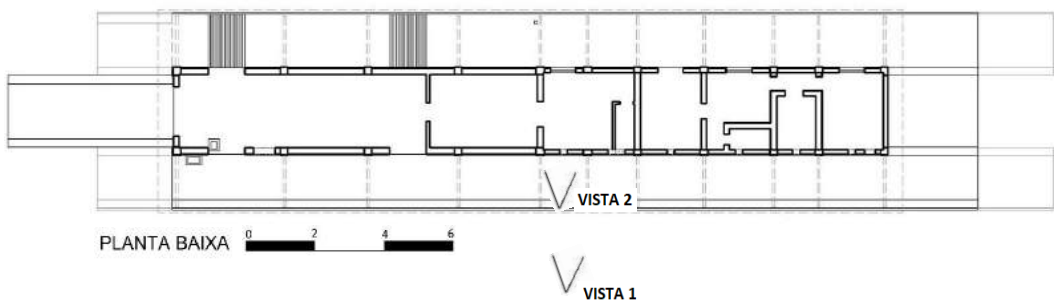
Com isso, foram coletadas as larguras e alturas das portas e janelas, apesar de que todas as esquadrias apresentavam problemas como perda dos materiais, também foram coletadas as larguras e alturas das paredes, da calçada, a distância entre os pilares, do beiral, juntamente a altura final da edificação (cumeeira), e por fim, a inclinação das rampas. No entanto, após realizar os cálculos da inclinação da rampa, foi observado que segue os parâmetros da norma da ABNT 9050 de acessibilidade, da qual a inclinação é 8,33%.

Portanto, após concluir todo o levantamento, foi realizado um projeto gráfico no programa AutoCad, para um melhor entendimento da representação gráfica da edificação (ver anexo 2). Assim, foram feitas uma planta de cobertura, uma planta baixa com todas as medidas existentes, cortes “AA” e corte “BB”, e por fim, as fachadas com a representação de todos os danos existentes no edifício.

5.2.2 Fichas de Diagnóstico

FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;">  </div>	
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO	
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA N° 01/15
UF / MUNICÍPIO: SALGADO - SE	
LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO	
ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO	
USO ATUAL: SEM USO	
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	VISTA 1
PATOLOGIAS: Perda da cobertura, portas e janelas; construído com tijolo maciço; perda da argamassa e desprendimento do reboco; partes de sua estrutura estão em deterioração.	
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas; substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho; remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone; remoção das mãos francesas por aço corten.	VISTA 2
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho	
PLANTA	
	

Ficha 1. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO		
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO		
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA N° 02/15	
UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO	 <p>VISTA 1</p>	
CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO		
ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO		
USO ATUAL: SEM USO		
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	 <p>VISTA 2</p>	
PATOLOGIAS: Perda da argamassa e reboco devido a fatores externos; surgimento de morfo após a umidade; existência de vegetação através da sementeira de passaros.		
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone; remoção das mãos francesas por aço corten.		
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho		
PLANTA  <p>PLANTA BAIXA 0 2 4 6</p> <p>VISTA 2</p> <p>VISTA 1</p>		

Ficha 2. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO

LOCALIZAÇÃO

UF / MUNICÍPIO:
CIDADE / SALGADO

CIDADE / LOCALIZAÇÃO:
ESTAÇÃO

ENDEREÇO:
R. FREI PASCÁSIO

USO ATUAL:
SEM USO

USO ORIGINAL:
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

☐ EXCELENTE ☐ REGULAR

☐ BOM ☐ MAU ☒ PÉSSIMO

PATOLOGIAS:

Desprendimento do reboco, parte do tijolo encontra-se aparente; existência de morfo devido a umidade; existência de crosta negra devido a fatores ambientais.

MEDIDAS MITIGATÓRIAS:

Remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone;

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA:

Máquina: Celular Samsung

Modelo: Galaxy A3 2016

Versão Android 7.0

Tela: Super AMOLED

Resolução: HD (1280x720)

Câmera: 13 MP

Data: janeiro de 2018

Autor: Nacagima Correia de carvalho

FICHA FOTOGRÁFICA N° 03/15



VISTA 1

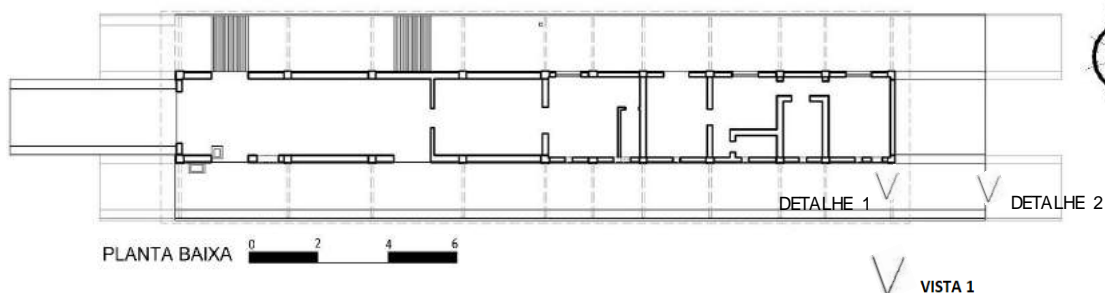


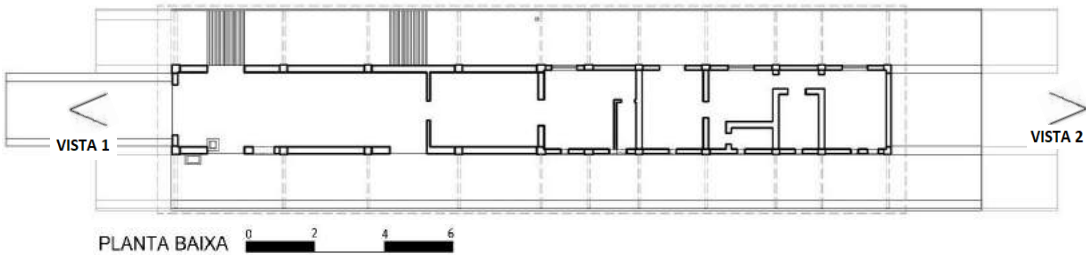
DETALHE 1



DETALHE 2

PLANTA



FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;"> </div>	
EDIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
LOCALIZAÇÃO UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO R. MANOEL MARINHO BARBOSA USO ATUAL: SEM USO USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO PATOLOGIAS: Perda da cobertura e parte da mão francesa; grafiteagem; existência de crosta negra; existência de vegetação; perda da argamassa; desprendimento do reboco. MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas; remoção das mãos francesas por aço corten. DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho	FICHA FOTOGRÁFICA N° 04/15  VISTA 1  VISTA 2
PLANTA  PLANTA BAIXA	

Ficha 4 Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO

LOCALIZAÇÃO

UF / MUNICÍPIO:

CIDADE / SALGADO

CIDADE / LOCALIZAÇÃO:

ESTAÇÃO

ENDEREÇO:

R. MANOEL MARINHO BARBOSA

USO ATUAL:

SEM USO

USO ORIGINAL:

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

☐ EXCELENTE ☐ REGULAR

☐ BOM ☐ MAU ☒ PÉSSIMO

PATOLOGIAS:

Desprendimento de reboco; perda de argamassa; perda de portas e janelas; vedação de portas; grafite; fissuras; elementos faltantes como a mão francesa; morfo.

MEDIDAS MITIGATÓRIAS:

Substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho; abertura de portas e janelas ue foram vedadas por alvenaria; remoção das mãos francesas por aço corten.

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA:

Máquina: Celular Samsung

Modelo: Galaxy A3 2016

Versão Android 7.0

Tela: Super AMOLED

Resolução: HD (1280x720)

Câmera: 13 MP

Data: janeiro de 2018

Autor: Nacagima Correia de Carvalho

FICHA FOTOGRÁFICA N° 05/15

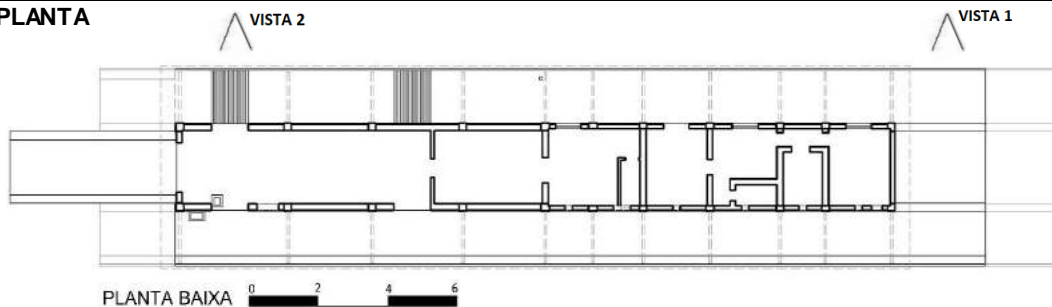


VISTA 1



VISTA 2

PLANTA



Ficha 5. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;">  </div>	
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO	
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA N° 06/15
UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO	 <p>VISTA 1</p>  <p>VISTA 2</p>
CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO	
ENDEREÇO: R. MANOEL MARINHO BARBOSA	
USO ATUAL: SEM USO	
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	
PATOLOGIAS: Deslocamento do reboco; perda de argamassa; existência de crosta negra; existência de vegetação; umidade.	
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone;	
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho	
PLANTA <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <p>VISTA 1 E 2</p>  </div> <div style="margin-left: 10px;">  </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <p>PLANTA BAIXA</p>  </div>	

Ficha 6. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO

LOCALIZAÇÃO

UF / MUNICÍPIO:

CIDADE / SALGADO

CIDADE / LOCALIZAÇÃO:

ESTAÇÃO

ENDEREÇO:

R. FREI PASCÁSIO

R. MANOEL MARINHO BARBOSA

USO ATUAL:

SEM USO

USO ORIGINAL:

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

☐ EXCELENTE ☐ REGULAR

☐ BOM ☐ MAU ☒ PÉSSIMO

PATOLOGIAS:

Existência de vegetação; existência de crosta negra; deslocamento de reboco; ferrugem.

MEDIDAS MITIGATÓRIAS:

Remoção de ferrugem nos gradis das portas e janelas; remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone;

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA:

Máquina: Celular Samsung

Modelo: Galaxy A3 2016

Versão Android 7.0

Tela: Super AMOLED

Resolução: HD (1280x720)

Câmera: 13 MP

Data: janeiro de 2018

Autor: Nacagima Correia de Carvalho

FICHA FOTOGRÁFICA N° 07/15

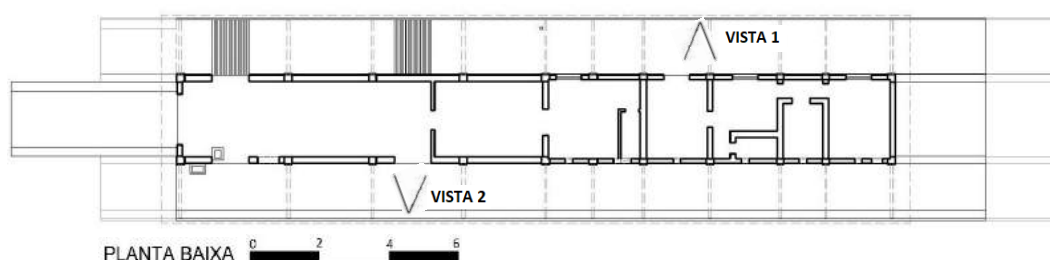


VISTA 1



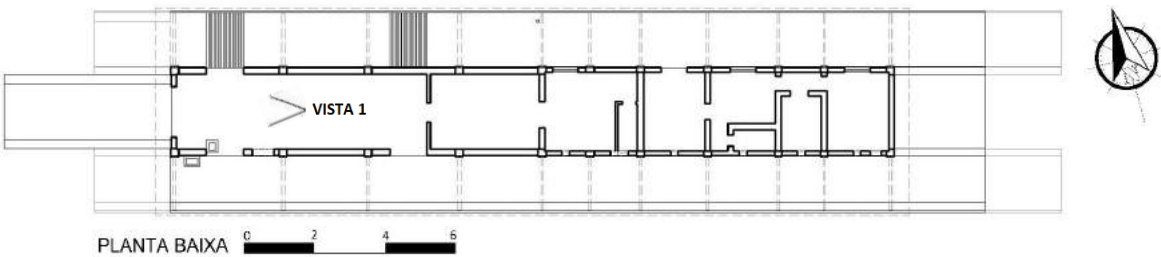


VISTA 2



PLANTA





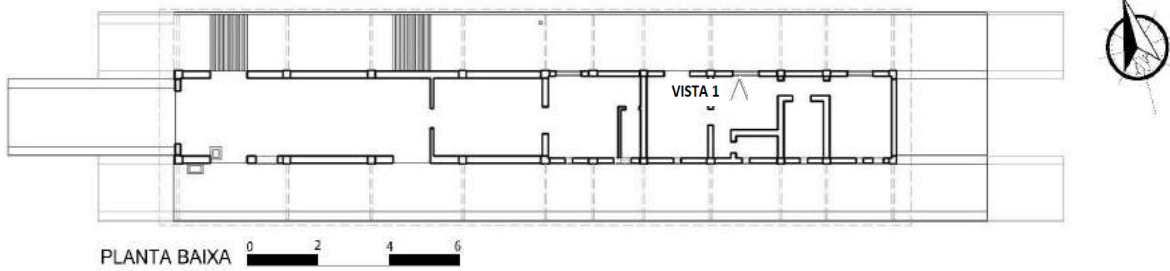
Ficha 7. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;">  </div>	
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO	
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA N° 08/15
UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO	
CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO	
ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO R. MANOEL MARINHO BARBOSA	
USO ATUAL: SEM USO	
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	
PATOLOGIAS: Existência de morfo, umidade e crosta negras	
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas; substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho; construção de um novo piso elevado e uma passarela d vidro no mesmo nível do piso.	VISTA 1
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de carvalho	
PLANTA	
	

Ficha 8. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;">  </div>	
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO	
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA N° 09/15
UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO	
CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO	
ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO R. MANOEL MARINHO BARBOSA	
USO ATUAL: SEM USO	
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	
PATOLOGIAS: Perda de portas e telhado; vedação de porta; existência de morfo.	
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas; substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho; construção de um novo piso elevado e uma passarela de vidro no mesmo nível do piso.	VISTA 1
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho	
PLANTA 	

Ficha 9. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;">  </div>	
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO	
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA N° 10/15
UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO	
CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO	
ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO R. MANOEL MARINHO BARBOSA	
USO ATUAL: SEM USO	
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	
PATOLOGIAS: Perda de portas; vedação de portas; umidade; existência de crosta negra.	
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Demolição da parede direita; abertura da porta na edificação vedada com alvenaria; remoção de todo o revestimento.	VISTA 1
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho	
PLANTA	
	

Ficha 10. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO

LOCALIZAÇÃO

UF / MUNICÍPIO:

CIDADE / SALGADO

CIDADE / LOCALIZAÇÃO:

ESTAÇÃO

ENDEREÇO:

R. FREI PASCÁSIO

R. MANOEL MARINHO BARBOSA

USO ATUAL:

SEM USO

USO ORIGINAL:

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

☐ EXCELENTE ☐ REGULAR

☐ BOM ☐ MAU ☒ PÉSSIMO

PATOLOGIAS:

Perda do telhado; morfo; umidade; perda de argamassa; existência de crosta negra.

MEDIDAS MITIGATÓRIAS:

Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas; substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho; construção de um novo piso elevado e uma passarela de vidro no mesmo nível do piso; remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone;

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA:

Máquina: Celular Samsung

Modelo: Galaxy A3 2016

Versão Android 7.0

Tela: Super AMOLED

Resolução: HD (1280x720)

Câmera: 13 MP

Data: janeiro de 2018

Autor: Nacagima Correia de Carvalho

FICHA FOTOGRÁFICA N° 11/15

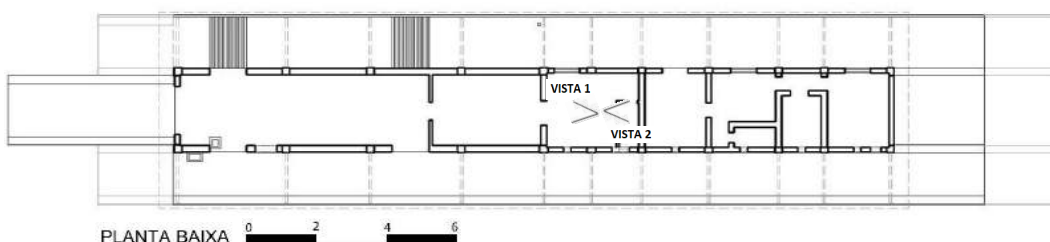





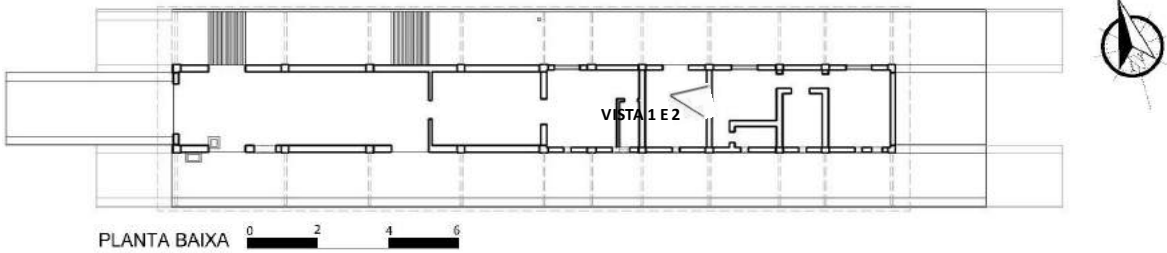
VISTA 1



VISTA 2

PLANTA



FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;">  </div>	
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO	
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA N° 12/15
UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO	 <p>VISTA 1</p>  <p>VISTA 2</p>
CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO	
ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO R. MANOEL MARINHO BARBOSA	
USO ATUAL: SEM USO	
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	
PATOLOGIAS: Perda da cobertura; existência de crosta negra e vegetação; vedação de portas.	
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Abertura de portas que foram vedadas; remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas; remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone;	
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho	
PLANTA 	

Ficha 12. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO

LOCALIZAÇÃO

UF / MUNICÍPIO:

CIDADE / SALGADO

CIDADE / LOCALIZAÇÃO:

ESTAÇÃO

ENDEREÇO:

R. FREI PASCÁSIO

R. MANOEL MARINHO BARBOSA

USO ATUAL:

SEM USO

USO ORIGINAL:

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

☐ EXCELENTE ☐ REGULAR

☐ BOM ☐ MAU ☒ PÉSSIMO

PATOLOGIAS:

Perda de portas; existência de vegetação e crosta negra; perda do telhado.

MEDIDAS MITIGATÓRIAS:

Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas; remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone;

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA:

Máquina: Celular Samsung

Modelo: Galaxy A3 2016

Versão Android 7.0

Tela: Super AMOLED

Resolução: HD (1280x720)

Câmera: 13 MP

Data: janeiro de 2018

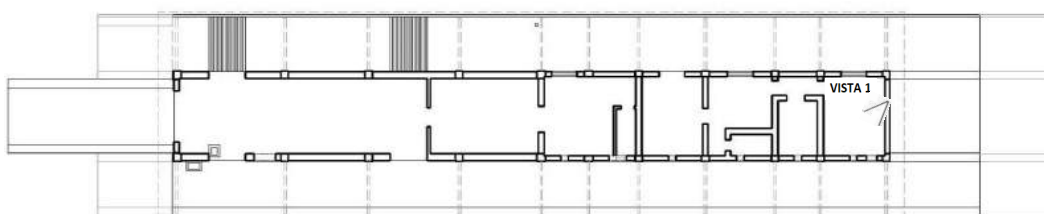
Autor: Nacagima Correia de Carvalho

FICHA FOTOGRÁFICA N° 13/15





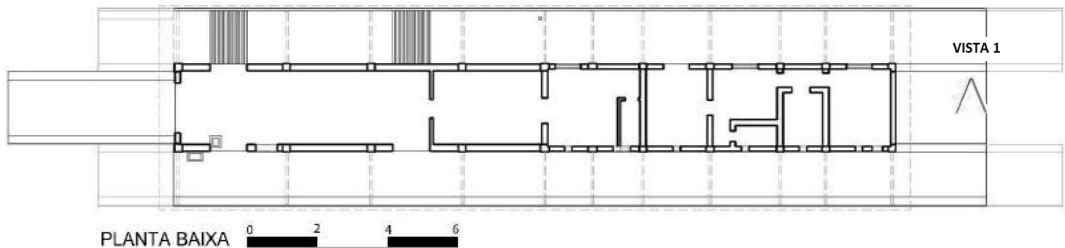
VISTA 1

PLANTA



PLANTA BAIXA 0 2 4 6

Ficha 13. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO	
<div style="text-align: right;">  </div>	
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO	
LOCALIZAÇÃO	FICHA FOTOGRÁFICA Nº 14/15
UF / MUNICÍPIO: CIDADE / SALGADO	
CIDADE / LOCALIZAÇÃO: ESTAÇÃO	
ENDEREÇO: R. FREI PASCÁSIO R. MANOEL MARINHO BARBOSA	
USO ATUAL: SEM USO	
USO ORIGINAL: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> EXCELENTE <input type="checkbox"/> REGULAR <input type="checkbox"/> BOM <input type="checkbox"/> MAU <input checked="" type="checkbox"/> PÉSSIMO	
PATOLOGIAS: Existência de crosta negra; deslocamento de reboco; perda do telhado; morfo; existencia de vegetação.	VISTA 1
MEDIDAS MITIGATÓRIAS: Substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho; remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone; construção de um novo piso.	
DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA: Máquina: Celular Samsung Modelo: Galaxy A3 2016 Versão Android 7.0 Tela: Super AMOLED Resolução: HD (1280x720) Câmera: 13 MP Data: janeiro de 2018 Autor: Nacagima Correia de Carvalho	
PLANTA	
	

Ficha 14. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

FICHA DE DIAGNÓSTICO



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO

LOCALIZAÇÃO

UF / MUNICÍPIO:

CIDADE / SALGADO

CIDADE / LOCALIZAÇÃO:

ESTAÇÃO

ENDEREÇO:

R. FREI PASCÁSIO

R. MANOEL MARINHO BARBOSA

USO ATUAL:

SEM USO

USO ORIGINAL:

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

☐ EXCELENTE ☐ REGULAR

☐ BOM ☐ MAU ☒ PÉSSIMO

PATOLOGIAS:

Existência de crosta negra; perda do telhado; existência de vegetação; perda de argamassa.

MEDIDAS MITIGATÓRIAS:

Remoção de todo o reboco, limpeza dos tijolos e impermeabilização com verniz, resina ou silicone; construção de um novo piso; remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas.

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA:

Máquina: Celular Samsung

Modelo: Galaxy A3 2016

Versão Android 7.0

Tela: Super AMOLED

Resolução: HD (1280x720)

Câmera: 13 MP

Data: janeiro de 2018

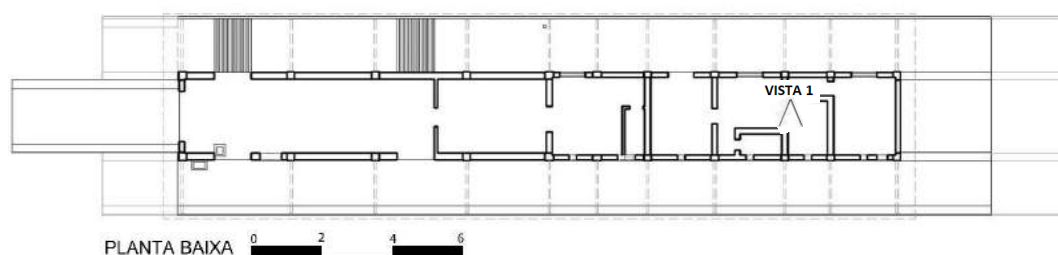
Autor: Nacagima Correia de Carvalho

FICHA FOTOGRÁFICA N° 15/15



VISTA 1

PLANTA



Ficha 15. Ficha de diagnóstico. Fonte: criado pelo autor, 2018.

5.2.3 Mapeamento de Danos

Para a visualização das pranchas de mapeamento de danos (ver anexos, pranchas 3 a 7).

5.3 Definição para Projeto

Após a realização de uma pesquisa qualitativa com a população do município de Salgado para entender a história da ferrovia e atender as expectativas da população em relação ao uso da área, foi pensado em um projeto de requalificação de toda a área da antiga estação ferroviária de Salgado, explicado na implantação (ver anexo, prancha 8), com o objetivo de melhorar todo o espaço na qual se encontra hoje abandonado.

No entanto, buscou a compreensão da área bem como dos equipamentos existentes através das informações obtidas e por fim, foi determinando usos para que a população possa usufruir mais de espaços de contemplação.

5.4 Proposta

5.4.1 Proposta de Projeto

Atendendo as necessidades da população, foi proposto o retorno do trem de passageiro ligando a estação aos povoados Turma e Timbó, onde nesses são encontrados o parque das águas e o parque do Timbó, assim respectivamente. De início, buscou-se a conservação dos trilhos devido a existência da preservação das ferrovias no Brasil. Um outro ponto é o museu para o edifício da estação ferroviária, onde foi proposto uma intervenção na qual a ideia é restaurar alguns materiais do edifício, preservando a sua monumentalidade (ver anexos, pranchas 9 e 10). Com isso, segue os dois primeiro princípios da conservação dos monumentos apresentado por Camilo Boito.

Em relação as outras edificações, foi trabalhado a caixa mural na qual pensou em uma restauração de todas as fachadas seguidas das normas das cartas patrimoniais e dos teóricos, bem como uma análise das cidades que são elementos chaves dessa pesquisa. Por fim, para toda a faixa de domínio seguindo os resultados da pesquisa, foi criado um parque com ciclovias, onde conecta as trilhas que vai para os povoados próximo. Contudo, foi criado espaços de vivência na qual estabelece uma relação do interior e exterior do edifício da estação ferroviária, sendo possível

contemplar toda a paisagem através dos espaços de contemplação. Também foi criada área de ginástica, playground, pista de skate, um espelho d'água e área com jatos d'água onde as crianças possam brincar.

5.4.2 Diretrizes

Seguindo as normas de conservação e preservação do patrimônio através das cartas patrimoniais, juntamente dos teóricos do restauro como Cesare Brandi e Camilo Boito, foi pensado um projeto de restauração no edifício da estação ferroviária de Salgado, onde é observado no projeto criado pelo autor a utilização de novos materiais, sendo possível distinguir o seu tempo e preservando a sua monumentalidade. Durante o mapeamento de danos, foi estabelecido a remoção de todo o reboco devido ao grande desprendimento desse material em quase toda a edificação e deixando aparente o tijolo maciço. Essa ideia parte do estudo de caso onde Lina Bo Barde realizou no SESC Pompéia, a remoção do reboco, utilizando novos materiais e preservando a sua monumentalidade.



Figura 90: Edifício da estação ferroviária de Salgado. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

No entanto, foi utilizado materiais contemporâneos para a sua restauração como por exemplo, os frisos em alto relevo que tem como função marcar as aberturas da edificação, foi utilizado concreto para a recomposição do material faltante através da reconstrução por anastilose, isso para consolidar estruturalmente os elementos emergentes em risco, sendo possível identificar cada parte que a compõem. Na carta

de Atenas, explica que “todo o trabalho de reconstrução deve ser evitado, sendo somente recomendado a anastilose”.

Outro ponto de fácil identificação é a cobertura, onde todas as telhas cerâmicas foram substituída por telhas metálicas termo acústica bem como, quase todo o madeiramento, menos as tesouras por apresentar um perfeito estado de conservação.



Figura 91: Edifício da estação ferroviária de Salgado. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 92: Edifício da estação ferroviária de Salgado. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

As mãos francesas feitas de madeira foram substituídas por aço corten, devido à grande perda deste material na edificação e para não criar um falso histórico pensou-se na diferença de estilo entre o novo e o velho. O piso de paralelepípedo foi coberto com concreto, deixado aparente na parte da frente do edifício e em um pequeno trecho dentro da edificação para preservar o existente assim como, todos os trilhos.



Figura 93: Edifício da estação ferroviária de Salgado. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 94: Edifício da estação ferroviária de Salgado. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

Como pode ver, foi reativada somente a última linha da área da estação para distanciar mais do movimento de pessoas por toda a área de contemplação e com isso, foi criado uma nova plataforma de trem próximo a linha férrea. Ela apresenta uma forma simples feita em estrutura metálica, fazendo com que os olhares permaneçam fixados no edifício central da estação e não na plataforma.



Figura 95: Sala de exposição 1 painéis. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

O edifício recebeu novos usos o que antes era um salão, a agência e o armazém de mercadorias, agora é a sala de exposição 1 de painéis, sala de exposição 2 digital e a sala de exposição 3 painéis e digital, respectivamente. Os painéis são fixados em correntes e presos na estrutura da cobertura, já as telas são fixadas em mesas para que não haja perfurações na estrutura de tijolos. Toda a edificação recebeu iluminação adequada, algumas direcionais destacando os pilares, as aberturas de portas e janelas assim como, embaixo do piso de vidro para destacar os trilhos existente e o piso de paralelepípedo.

Para os gradis nas aberturas de portas e janelas foi realizado a remoção de toda a ferrugem e pensado na aplicação de tinta de fundo e por fim, a tinta de acabamento para conservar todos os gradis existentes na edificação. E para as portas, foi criado um novo modelo, na qual são portas de correr fixadas em um trilho metálico onde facilita uma maior circulação nos espaços. Nas salas de exposição 1 e 3 foi realizado

a abertura de portas devido ao fechamento por alvenaria, juntamente a demolição de paredes internas na qual havia um banheiro construído a pouco tempo. A sala onde encontrava o depósito para o armazém, ficou os banheiros dividindo as áreas de exposição e administração. Também foi criado neste ambiente uma área de ventilação para preservar a parede externa ao construir janelas para os banheiros.

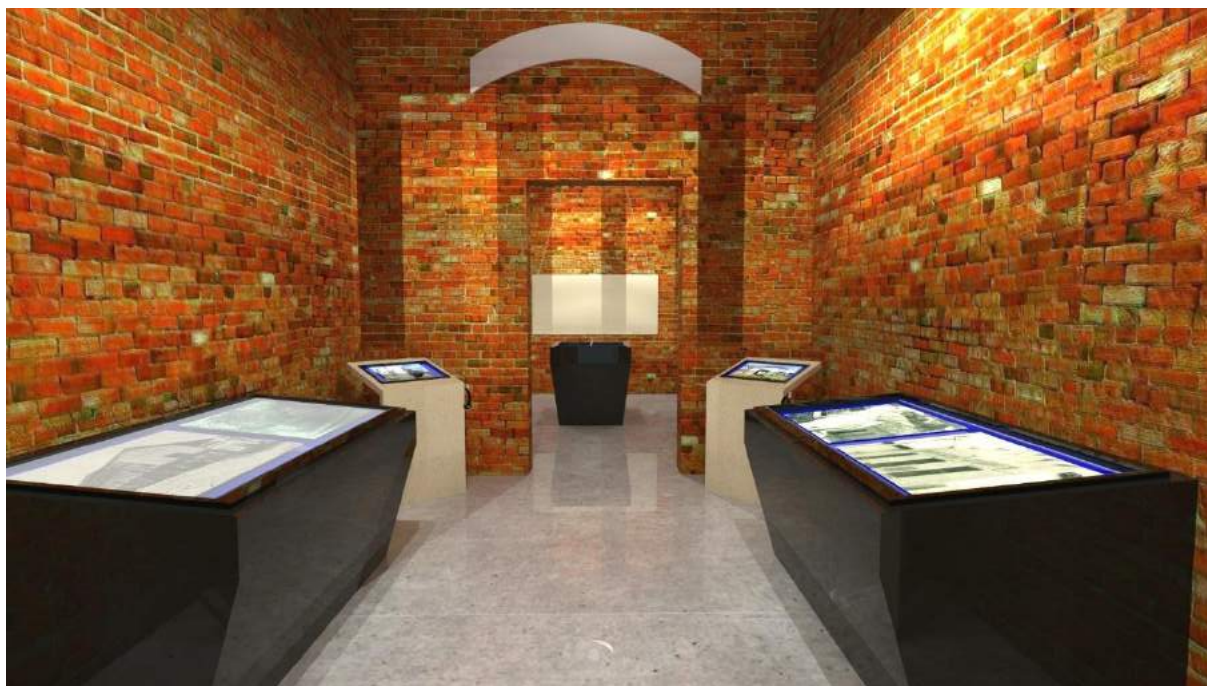


Figura 96: Sala de exposição 2 digital. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 97: Sala de exposição 3 painel e digital. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 98: Sala de exposição 3 painel e digital. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

Como foi pensado na reativação da ferrovia, ficou determinado as mesmas funções nos demais ambientes da edificação. A área administrativa, contém: sala do chef da estação, bilheteria, cozinha e wc.



Figura 99: Sala do chef da estação. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 100: Bilheteria. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 101: Área de contemplação. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

Para toda a área de contemplação localizada em frente ao edifício da estação ferroviária, foi pensado algo que não crie barreiras de visualização para ambos os lados das ruas. Com isso, foi criado uma cobertura feita em lona com cores que não se distancias das cores do céu e de fácil remoção, é uma cobertura leve fixadas a cabos

de aço, juntamente a perfis metálicos. Em seu piso, foi criado bancos com padrões repetidos de forma retangular entre os trilhos, com alturas que variam entre 20 cm a 70 cm, na qual a ideia é reinterpretar a natureza através de rochas onde a pessoa possa contemplar toda a área. Como também pode ver, foi criado logo em frente da cobertura um espelho d'água e um piso com jatos d'água onde crianças possam se divertir, o que remota a questão da fonte de água termal no município.



Figura 102: Área de contemplação. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

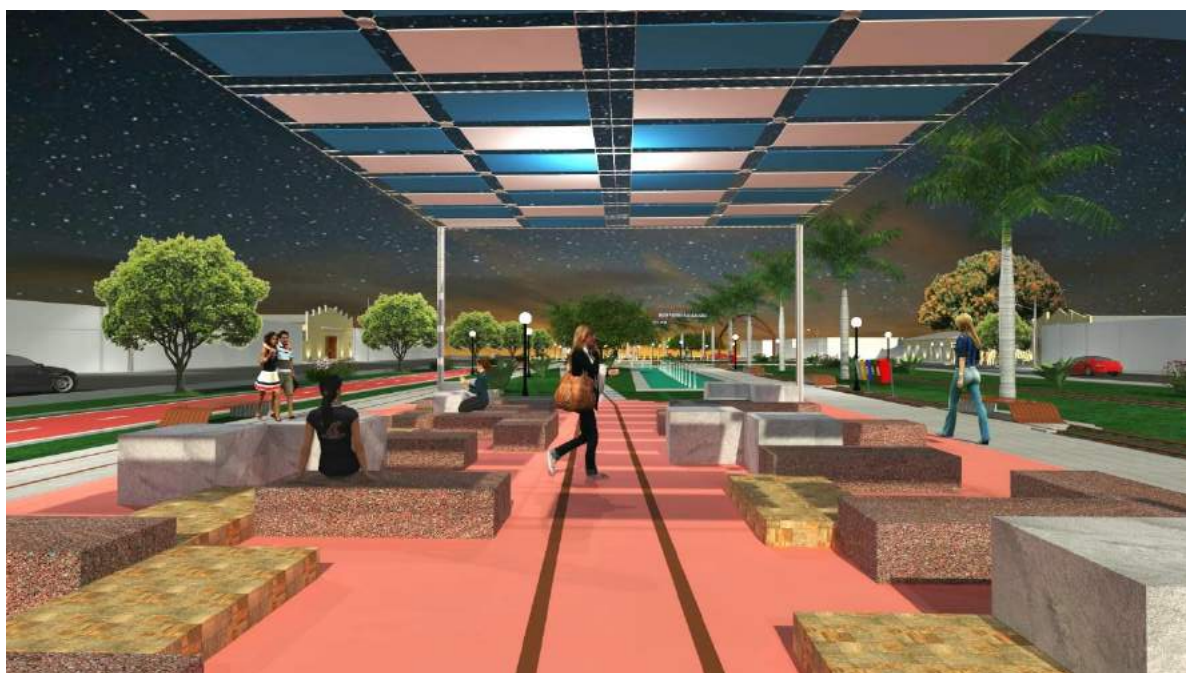


Figura 103: Área de contemplação. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 104: Área de contemplação. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 105: Área de contemplação. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

Em relação ao antigo cinema, um outro ponto que segue os desejos da população, foi a elaboração de um novo cinema. Este edifício recebeu restauração em sua caixa mural, restaurou-se somente sua fachada, obedecendo as normas de Cesare Brandi em seu primeiro axioma, na qual é restaurado somente a matéria da obra de arte sem cancelar nenhum traço da paisagem da obra e do tempo. Com isso, foi preservado a sua monumentalidade e utilizado novos materiais de construção

como a telha metálica termo acústica, a qual segue um padrão em toda as edificações do processo de intervenção. Esta edificação era a mais conservada em relação as outras, por ser a poucos anos uma fábrica de sapatos e que hoje encontra-se fechada, sem nenhum uso.

No entanto, foi realizado a remoção da existência de crosta negra bem como, a impermeabilização da umidade para assim, aplicar a demão de tinta para acabamento. Todos os elementos decorativos foram destacados com diferença de tonalidade em relação a pintura da edificação e por fim, recebeu um novo modelo de porta a qual é pensado para não propagação do som e iluminação em sua fachada.



Figura 106: Novo Cinema Senhor do Bonfim. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

A igreja com estilo art decó e a casa onde os trabalhadores da ferrovia guardava seus materiais, ambos em frente a área de contemplação, foi pensado em uma intervenção que criem movimento de pessoas na localidade não só pelo dia, mas também a noite. No entanto, foi trabalhado a caixa mural, seguindo as mesmas atribuições para o novo cinema.

A proposta é uma nova igreja e um mercado gastronômico, assim respectivamente, ambos são conectados por uma cobertura de pergolado de madeira contendo 4 mesas. Em sua restauração, segue a mesma linha de raciocínio atribuída ao cinema, remoção de crosta negras, impermeabilização de umidade, aplicação de

tintas e remoção da antiga cobertura por uma metálica termo acústica. As portas e janelas é o mesmo modelo pensado para o edifício da estação ferroviária por fim, foi colocado iluminação no piso para destacar os elementos decorativos existentes no meio das paredes da edificação bem como, em cima das porta iluminando a suas aberturas.



Figura 107: Mercado gastronômico e a Igreja. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 108: Mercado gastronômico e a Igreja. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

Para o edifício da antiga fábrica de reciclagem, foi proposto uma pousada devido a inexistência desta na localidade e sua edificação apresentava fachadas totalmente abertas, poucas parte continha paredes. No entanto, em sua intervenção buscou-se a utilização de novos materiais de construção seguindo a norma estabelecidas por Cesare Brandi e as Cartas Patrimoniais, como por exemplo, a telha metálica, os caixilhos metálicos com janelas de vidro e porta de madeira de correr.

Na elaboração desse projeto, foi pensado no fechamento de paredes por conter grandes aberturas, mas também, partes de suas paredes recebeu novas aberturas no caso das janelas em forma de fita, recebendo detalhes com caráter mais modernista e sendo divididas pelos pilares. Esse ultimo elemento construtivo, recebeu uma nova pintura destacando todos os pilares existentes, a qual já eram destacados pela inexistência de paredes.

Essa edificação recebeu novos materiais, a cobertura com telhas metálicas termo acústica, como dito anteriormente segue um padrão em todas as edificações, bem como, as janelas de vidro e suas portas de correr seguem a linha da porta do cinema. Essa ideia de repetição de material é pensado em uma única linguagem em todas as edificações para que uma as edificações através desses materiais.

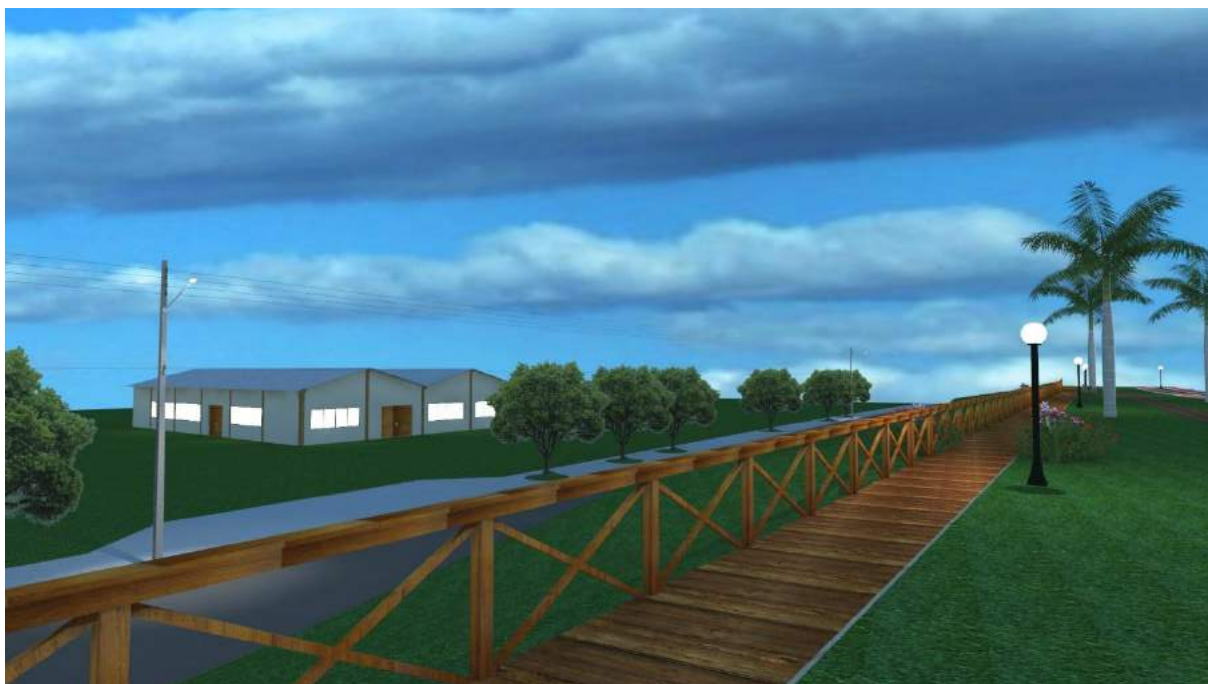


Figura 109: Mercado gastronômico e a Igreja. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

Na áreas de contemplação, foi criado um pórtico feito em aço corten, onde uni essa área com a área esportiva. Foi criado em toda a estação bancos que remete aos trilhos feito em madeira e concreto e um piso que também segue a ideia de trilhos feito em concreto.

Em toda a área esportiva, foi pensado bastante em iluminação para a pista de skate, área de ginástica e playground. Nessa localidade, criou-se um túnel com pergolados iluminado por onde possa seguir a linha férrea até a parte de ginástica. A linha de pensamento para a elaboração de todo o entorno, foi pensado observando o parque Madrid Rio e o High Line Park na qual apresenta várias áreas de contemplação e esportiva bem como, a preservação dos trilhos e a criação de um piso que remete aos trilhos.

A vegetação existente foi preservada e pensada em novas espécies como as palmeiras imperiais. Um outro ponto importante, é a instalação de piquetes na área de implantação para a obtenção de segurança limitando as áreas de automóveis e ciclovias.



Figura 110: Pórtico em aço corten. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 111: Área esportiva com pista de skate. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 112: Área esportiva com pergolados iluminado. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 113: Área esportiva com playground e ginástica. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 114: Área de lazer com pergolados. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

Na área ao fundo do edifício da estação, foi realizado um espaço de lazer com pergolados, mesas e vegetação, devido a existência de pessoas todas as tardes na calçada do edifício, com isso, buscou atender as necessidades não só em relação a pesquisa, mas por visualizar a circulação de pessoas pela área a fim de criar um piso através de uma identidade local. Pensou-se em uma passarela elevada de madeira

que passa por quase todo o perímetro, onde encontra-se um talude de quase 3 metros de altura. Contudo, foi criado todo um espaço de vivência, com área para música, uma com o nome “Eu amo Salgado”, e um espaço de contemplação. Por fim, foi criado ciclovia que conecta as trilhas e próximo ao pergolado encontra-se um bicicletário para a população usufruir de todo o espaço de contemplação.



Figura 115: Espaço para música e eu amo Salgado. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 116: Área de lazer com pergolados. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.



Figura 117: Área de lazer com pergolados. Fonte: Nacagima Carvalho, agosto de 2018.

CONCLUSÃO

6. CONCLUSÃO

A requalificação de espaços públicos apresenta um papel muito importante para a sociedade, principalmente em áreas esquecidas. Ela possibilita a vida comunitária, um novo espaço de interação e de tranquilidade em meio ao tempo conturbado atual.

O presente trabalho, permitiu a identificação dos problemas existentes da área da antiga estação ferroviária de Salgado, onde foi pensado uma requalificação de todo o entorno através dos equipamentos existentes. Com isso, a partir do edifício da estação ferroviária, foi possível integrar todas as outras edificações na qual receberam intervenções por meio de uma restauração seguida das normas exigidas pelas cartas patrimoniais e dos teóricos do restauro.

No entanto, foi realizado um estudo teórico sobre a preservação do patrimônio através das cartas patrimoniais e dos teóricos dos restauro a fim de compreender o processo de conservação e restauração, bem como, realizado um estudo de casos para analisar e compreender os possíveis usos dado as edificações. Contudo, foi feito um levantamento gráfico e fotográfico da edificação da estação ferroviária de Salgado para a obtenção de fichas de diagnóstico, juntamente a elaboração de mapas de danos, da qual foi identificado as patologias existentes e assim, tomadas medidas mitigatórias para a conservação dos monumentos.

Para um melhor entendimento da área da estação, foi realizado uma pesquisa qualitativa com a população para compreender o processo histórico da ferrovia, juntamente a obtenção de dados para a elaboração de um projeto de requalificação. Com isso, realizou-se um projeto de requalificação onde buscou atender todas as necessidades da população trazendo novos usos para os edifícios que estavam abandonados, assim como, criado um paisagismo para todo o perímetro da estação ferroviária.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALOISE, Julia Miranda. **O Restauro na Atualidade e a Atualidade dos Restauradores.** 2015. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Artigos_do_patrimonio_O_restauo_na_atualidade_e_a_atualidade_dos_restauradores_JuliaMiranda.pdf. Acessado em 13 de fevereiro de 2018.

BIERRENBACH, Ana Carolina de Souza. **Lina Bo Bardi: tempo, história e restauro.** São Paulo 2007. Disponível em: http://www.usp.br/cpc/v1/imagem/conteudo_revista_arti_arquivo_pdf/n3_ana.pdf. Acessado em 01 de fevereiro de 2018.

BRAGA, Marcia. **Conservação e Restauro.** 3º ed.

BRAGA, Marques de. **As Problemáticas das Intervenções Urbanas Contemporâneas em Áreas Centrais Históricas e a Questão Cultural – Estudos de Caso em Salvador e Recife.** Salvador 2012. Disponível em: <http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST149.pdf>. Acessado em 19 de fevereiro de 2018.

BRAGA, Marques de. **Intervenções Urbanas em Áreas Centrais Históricas: Paisagens Particulares Versus a Banalização da Paisagem.** São Carlos 2013. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-09052014-110000/publico/Tesefinal.pdf>. Acessado em 19 de fevereiro de 2018.

BRASIL. **LEI Nº 11.483, DE 31 DE MAIO DE 2007.** Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2007/lei-11483-31-maio-2007-554797-norma-pl.html>. Acessado em 06 de janeiro de 2018.

BRASIL. **LEI Nº 3.115, DE 16 DE MARÇO DE 1957.** Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedade por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Câmara dos Deputados, 1957. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3115-16-marco-1957-354635-norma-pl.html>. Acessado em 06 de janeiro de 2018.

BRASIL. **PORTARIA Nº 407, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010.** Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acessado em 18 de fevereiro de 2018.

BOMFIM, Luiz Fernando Costa, COSTA, Ivaldo Vieira Gomes da, BENVENUTI, Sara Maria Pinotti. **Diagnóstico do Município de Salgado**. Aracaju, 2002. Disponível em:

http://rigeo.cprm.gov.br/xmlui/bitstream/handle/doc/16315/Rel_Salgado_S%C3%A3o_F%C3%A9lix.pdf?sequence=1. Acessado em 21 de novembro de 2017.

CAMARGO, Elaine Farneze de. **Análise de projeto do edifício da Estação da Luz em São Paulo**. São Paulo, 2012. Disponível em: <https://www.ipog.edu.br/download-arquivo-site.sp?arquivo=analise-de-projeto-do-edificio-da-estacao-da-luz-em-sao-paulo-420138.pdf>. Acessado em 07 de fevereiro de 2018.

CARBONARA, Giovanni. **Brandi e Restauração Arquitetônica Hoje**. 2006. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/arquivos/disciplinas/au/au1601105/Carbonara-designio6.pdf>. Acessado em 13 de fevereiro de 2018.

CHOAY, Françoise. **A Alegorias do Patrimônio**. 3º ed. Rio de Janeiro, 2001.

CONCURSODEPROJETO.ORG. **Centro Cultural de Araras – São Paulo**. Disponível em: <https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Acessado em 06 de junho de 2018.

CUNHA, Claudia dos Reis e. **A Atualidade do Pensamento de Cesare Brandi**. 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/03.032/3181>. Acessado em 08 de fevereiro de 2018.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO BRASIL. **Araras**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/araras.htm>. Extraído em 06 de junho de 2018.

EVANGELISTA, Rafael. **De arqueologia a patrimônio**. Disponível em: <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=171>. Acessado em 17 de fevereiro de 2018.

FERNANDES, Bruno Ribeiro. **Transformações das estações Ferroviárias com o Advento da integração com Rede do Metrô de São Paulo**. São Paulo 2012. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16138/tde-03072012-152042/publico/tese_bruno.pdf. Acessado em 07 de fevereiro de 2018

FRONER, Yacy Ara. **Patrimônio Histórico e Modernidade: Construção do Conceito A Partir da Noção de Revitalização de Sítios, Monumentos e Centros Urbanos**. 2014

GAVAZZI, Mariana. **Requalificação do Trecho Ferroviário Urbano de Diamantina**. São Paulo, 2015. Disponível em:

<https://alsafi.ead.unesp.br/bitstream/handle/11449/136151/000857947.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acessado em 22 de novembro de 2017.

IPHAN. **Cartas Atenas 1931.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acessado em 08 de dezembro de 2017.

IPHAN. **Carta de Veneza 1964.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acessado em 08 de dezembro de 2017.

JOHN, Nara Marlei. **Identificação, Valorização e Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural.** Rio grande do Sul, 2012. Disponível em: http://www.eeh2012.anpuh-rs.org.br/resources/anais/18/1343687593_ARQUIVO_TextoparaincluirmosanaiseletronicosdoXIEncontroEstadualdeHistoria.pdf. Acessado em 02 de fevereiro 2018.

KÜLL, Beatriz Mugayar. **Cesare brandi e a teoria da restauração.** São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.periodicos.usp.br/posfau/article/viewFile/43516/47138>. Acessado em 11 de fevereiro de 2018.

KÜLL. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização.** São Paulo 2009.

KÜLL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto.** São Paulo, 2010. Disponível em: http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf. Acessado em 17 de fevereiro de 2018.

LIMA, Sérgia Maria Mota Castanho Correia de Noronha. **Intervenções de Conservação e Restauração do Patrimônio Edificado.** Porto, 2015. Disponível em: <https://bdigital.ufp.pt/bitstream/10284/4962/1/monografia.pdf>. Acessado em 10 fevereiro de 2018.

LUCENO, Cristiane Secchi e LAROQUE, Luís Fernando da Silva. **A Ferrovia como Agente de Progresso e Desenvolvimento a Inserção em Ambiente Mundial, Brasileiro e Sul-Riograndense.** Disponível em: <http://www.univates.br/revistas/index.php/destaques/article/view/100/98>. Acessado em 13 de janeiro de 2018.

MANTOVANI, André Luiz. **Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897.** São Paulo, 2007. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp030305.pdf>. Acessado em 15 de janeiro de 2018.

MILANI, Renato Matias. **A Importância do Sistema Ferroviário para o Desenvolvimento Capitalista: Uma Análise do Campo Brasileiro – da Implantação ao Avanço Industrial nos anos 50**. São Paulo 2010. Disponível em: <http://www.faap.br/pdf/faculdades/economia/monografia/ciencias-economicas/2010/Renato.pdf>. Acessado em 05 de fevereiro 2018

NETO, José Rodrigues Cavalcanti, CARNEIRO, Fernanda Gibertoni e GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e Desafios na Preservação do Patrimônio Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf. Acessado em 05 de janeiro 2018

PADULA, Poliana. **Arquitetura de Lina Bo Bardi e o SESC Pompéia: A relação ambiente e usuário em centros de Cultura e Lazer**. Florianópolis, SC, 2015. Disponível em: <https://www.ipog.edu.br/download-arquivo-site.sp?arquivo=poliana-padula-1611161612.pdf>. Acessado em 01 de fevereiro de 2018.

RODRIGUES, Angela Rösch e CAMARGO, Mônica Junqueira de. **O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo**. São Paulo 2010. Disponível em: http://www.usp.br/cpc/v1/imagem/conteudo_revista_arti_arquivo_pdf/06_10r08.pdf. Acessado em 17 de fevereiro 2018.

SALGADO NOTICIA. **História e Povoamento do Município de Salgado**. Salgado 2011. Disponível em: <http://salgadonoticia.blogspot.com.br/2011/08/v-behaviorurldefaultvml-o.html>. Acessado em 5 de dezembro de 2017.

SAES, Alexandre Macchione, HESPANHOL, Gian Carlo M. Guimarães. **Ferrovias, Capitalismo e História Econômica**, Jornal Line, 2012.

SANTOS, Júlio César Rodrigues. **Contribuições da Estação Ferroviária**. 2015

SCHICCHI, Maria Cristina. **Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil**. São Paulo 2004. Disponível em: <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/download/797/777>. Acessado em 17 de fevereiro de 2018.

SOMEKH, Nadia. **Preservando o Patrimônio Histórico**. CAU/SP, 2013. Disponível em: http://www.causp.gov.br/wp-content/uploads/2015/11/Manual-Patrimonio_completo_baixa.pdf. Acessado em 10 de fevereiro de 2018.

TICCIH. **Carta de Nizhny Sobre o Patrimônio Industrial**. 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acessado em 17 de fevereiro de 2018.

VITRUVIUS. **Uma releitura da teoria do restauro crítico sob a ótica da fenomenologia.** Disponível em:
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.188/5946>. Acessado em 10 de fevereiro de 2018.

APÊNDICE

ENTREVISTA

1) Idade:

2) É nativo?

() Sim

() Não

3) Quanto tempo mora no município?

4) Passa pela estação ferroviária de Salgado e por que?

() Sim

() Não

5) Faz uso da área da ferrovia no dia a dia?

() Sim

() Não

6) O que você tem de lembrança da ferrovia?

7) O que pensa da linha férrea e arredores?

8) Como é o acesso a sede do município?

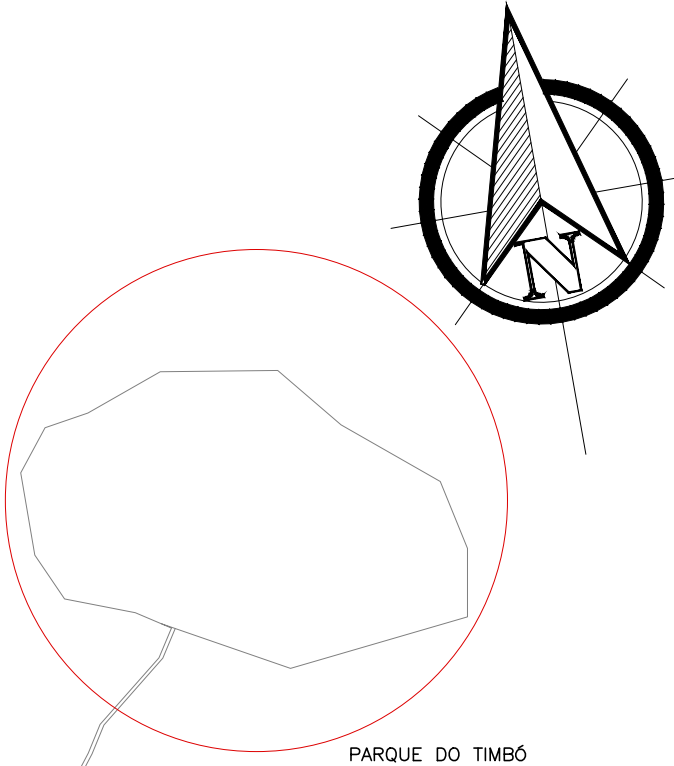
9) O que deveria ser feito com a ferrovia e sua área?

ESTUDO DA ÁREA

Esse mapa apresenta toda a extensão do trecho ferroviário para a elaboração do projeto proposto, juntamente a área de uso e ocupação do solo, onde mostra o estudo do entorno, e um mapa da vegetação existente.

O trecho ferroviário de Salgado têm 9,5 quilômetros de extensão e inicia do povoado Turma cortando por baixo da rodovia Lorival Batista, em seguida passa pela estação ferroviária de Salgado e por fim, se estende até o povoado Timbó. O único trecho urbano é a estação ferroviária e apresenta uma área não aplainada por conter em um dos pontos de sua extensão um talude de quase 3 metros de altura

O povoado Timbó, também conhecido como Quebradas V é um dos povoados mais destacados de Salgado por conter o Parque do Timbó, uma das grandes atrações do município. Esse povoado, fica a 7,5 quilômetros da estação ferroviária de Salgado, seguindo pela linha férrea. Para chegar em sua localidade, apresenta 3 acessos: um passa pelos povoados Quebradas I, II e III, ou pelos povoados Quebradas IV e III. O melhor acesso é pela rodovia Lorival Batista, onde percorre uma linha contínua e asfaltada.

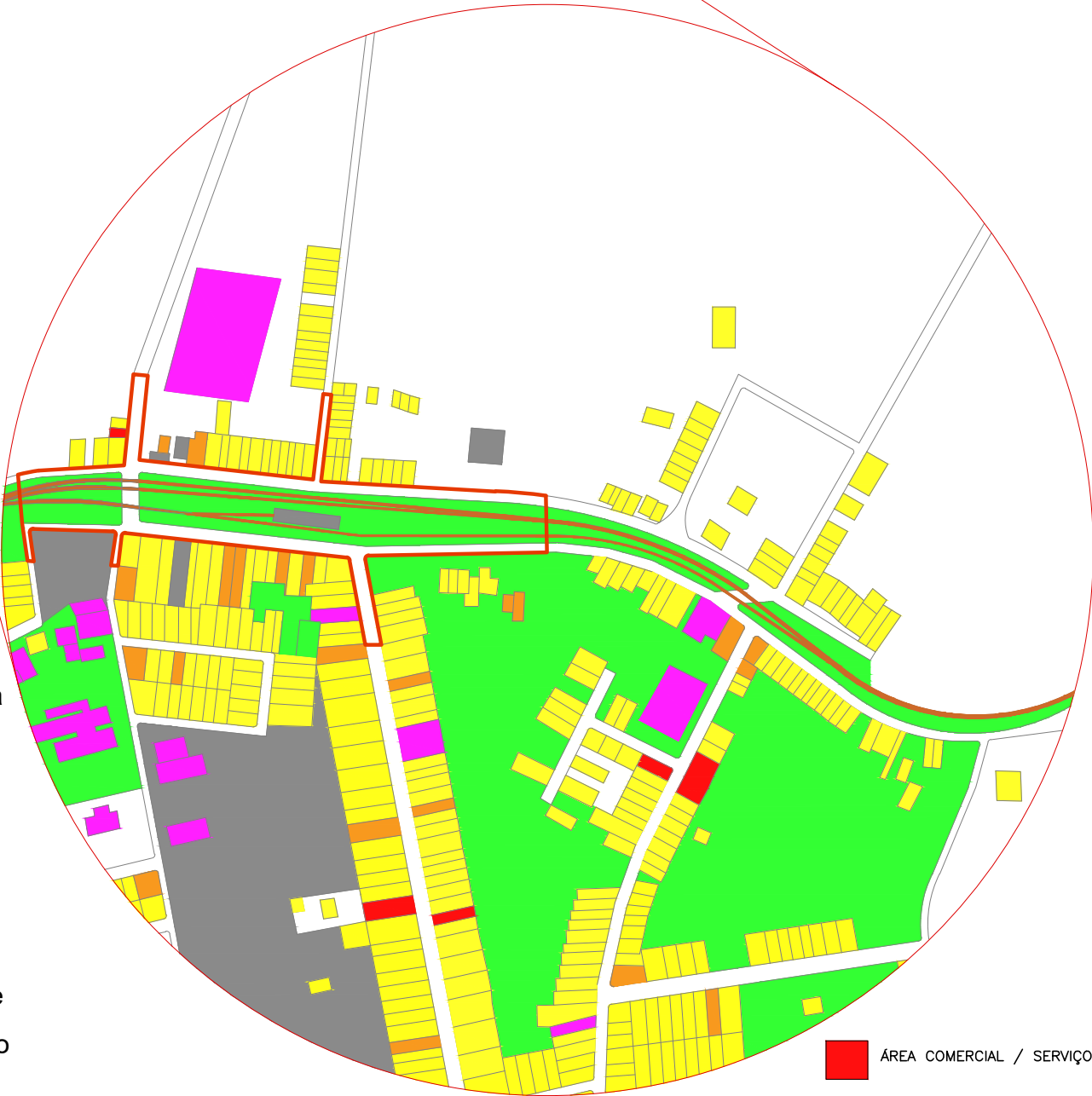


SITUAÇÃO DA ÁREA

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO
esc 1:15000

POVOADO TURMA

O povoado Turma, fica a 2 quilômetros da estação ferroviária de Salgado. Esse povoado apresenta um dos pontos turísticos da cidade, o Parque das Águas que também fica a 1 quilômetro do Bauneário da cidade. Para se chegar em sua localidade, tem-se somente 1 acesso que passa em frente ao Colégio Alencar Cardoso.



PLANTA DE SITUAÇÃO
(MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO)
esc 1:3000

- ÁREA COMERCIAL / SERVIÇOS
- ÁREA MISTA
- ÁREA VERDE
- ÁREA RESIDENCIAL
- ÁREA INSTITUCIONAL
- ÁREA VAZIA



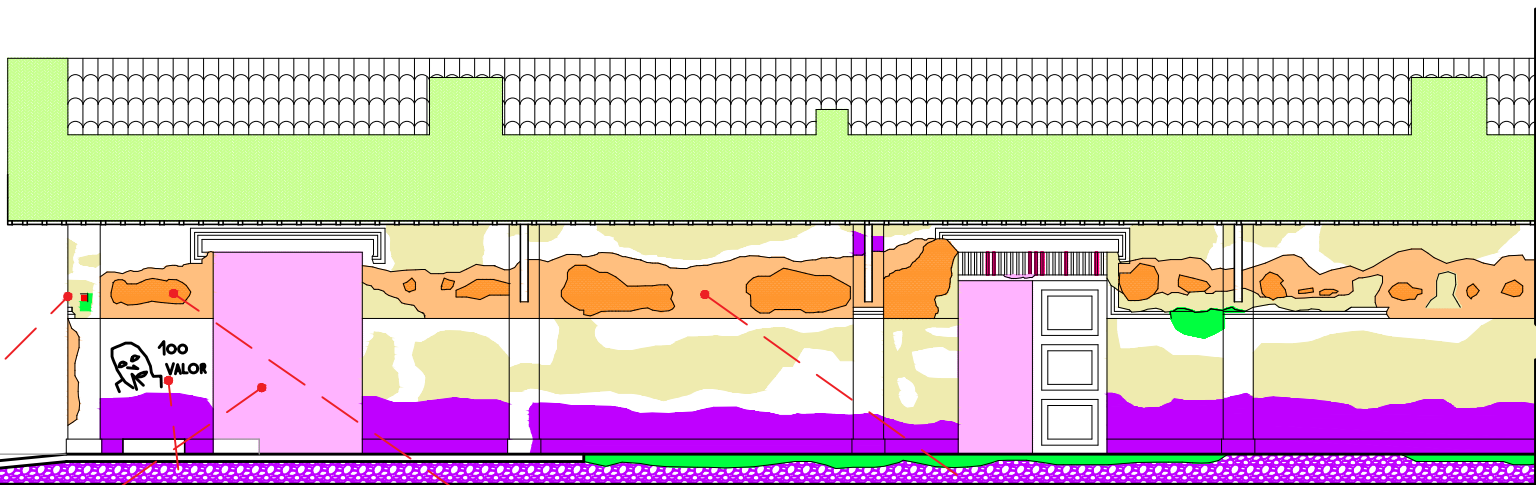
IMPLANTAÇÃO GERAL
(MAPA DA VEGETAÇÃO EXISTENTE)
esc 1:2000

O mapa de uso e ocupação do solo representa as áreas que compõem o entorno, mediante a um raio de 500 metros, e analisa todos os itens citado na legenda. Foram considerado todos os lotes para a representação gráfica dos usos atribuídos, tais como: residencial, comercial, serviço e intitucional. Em relação ao mapa da vegetação, observa-se todas as vegetações existente da área que será trabalhada a qual é pensado proposta de requalificação e nela contém somente 2 espécies, no total de 35 árvores. São 34 ficus beijamim e 1 amendoeira, a ideia é preserva-las bem como, plantar mais outros tipos de espécies na área.



PROJETO:	AUTOR:	ORIENTADOR:	DISCIPLINA:	LOCALIZAÇÃO:	DATA:	ESCALA:	Folha:
LEVANTAMENTO CADASTRAL	NACAGIMA CORREIA DE CARVALHO	PROF. DRA ANA MARIA DE SOUZA MARTINS FARIAS	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO SERGIPE	02/06/2018	1:125	02/10

LEVANTAMENTO GRÁFICO



FACHADA SUL COM COBERTURA
esc 1:100

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Elementos faltantes como a mão francesa, a cobertura e as portas.



Grafitagem procedente do abandono e mau uso da edificação.

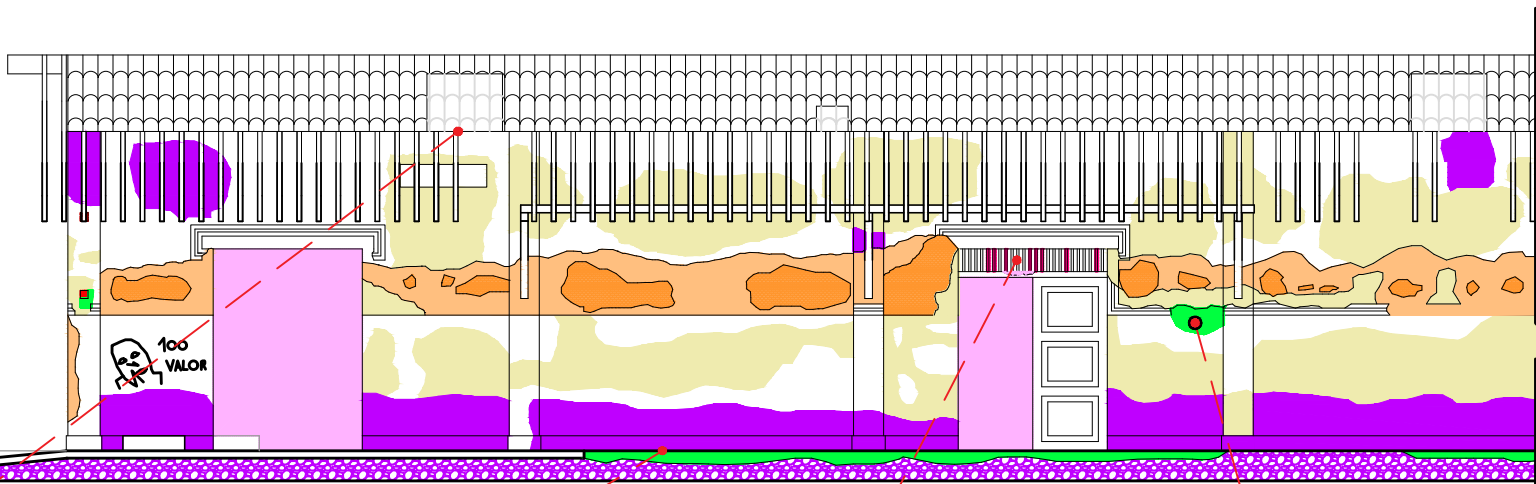


Perda do reboco onde aparece a alvenaria de tijolos maciços causado através da oxidação do sal e da umidade.



Perda de argamassa causado através da oxidação do sal após o empilhamento, advindo do transporte ferroviário.

LEVANTAMENTO GRÁFICO



FACHADA SUL SEM COBERTURA
esc 1:100

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Cobertura não aparente devido a falta de manutenção onde grande parte do seu telhado está em pedaços.



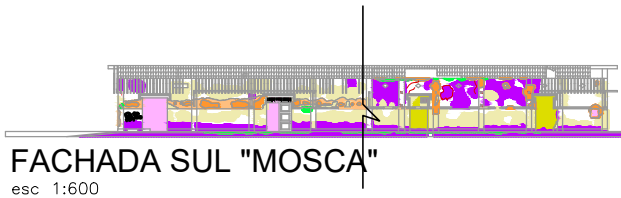
Vegetação na calçada da edificação, advinda do solo após o abandono.



Ferrugem nos gradis das portas, uma ação química através da oxidação do ferro exposto ao meio ambiente.



Vegetação originada através da sementeira por pássaros na cobertura.



PATOLOGIAS

- DESCOLAMENTO DE REBOCO
- PERDA DE ESQUADRIAS EM MADEIRA
- PERDA DE ARGAMASSA
- UMIDADE
- OXIDAÇÃO EM GRADIL DE FERRO
- PERDA DA COBERTURA
- ELEMENTOS FALTANTES
- DESPRENDIMENTO DE CONCRETO
- VEGETAÇÃO
- CROSTA NEGRA
- FECHAMENTO DE PORTAS
- FISSURAS
- GRAFITAGEM

DANOS: degradação de parte das alvenarias, perda do madeiramento da cobertura, e da mão francesa, perda da telhas, grafitagem, enraizamento de vegetação, alvenaria estrutural, tijolo cerâmico contemporâneo vermelho, ferrugem

MANIFESTAÇÃO: desprendimento do reboco, presença de vegetação de pequeno porte nas alvenarias, degradação dos materiais

CAUSAS: umidade, salinidade, sementeira por pássaros e consequentemente germinação e expansão das vegetações, intervenção em relação ao fechamento de portas, oxidação das ferragens

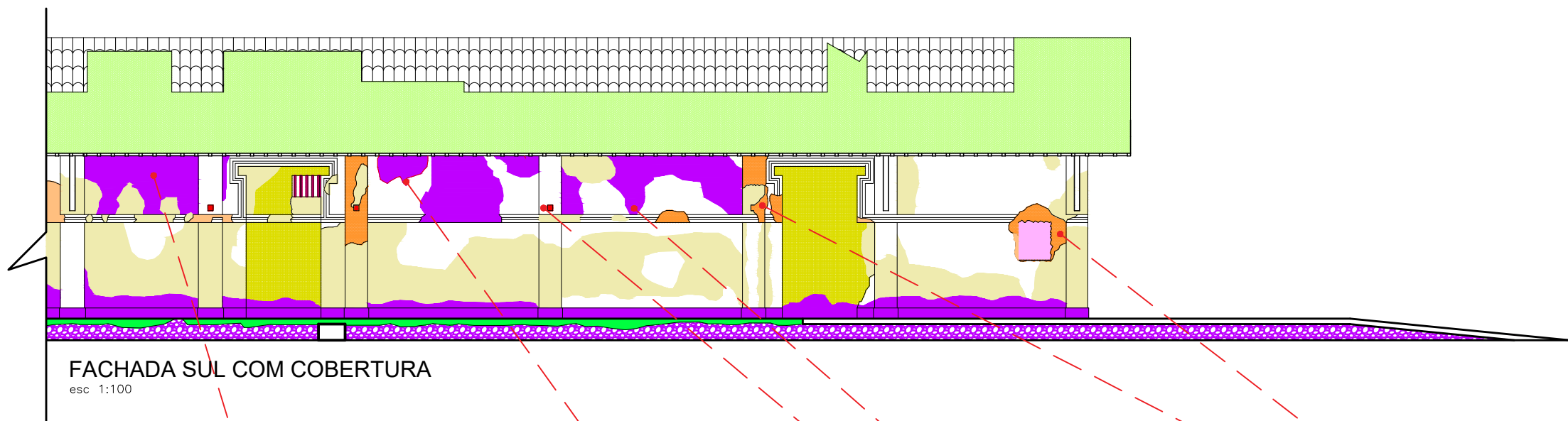
ORIGEM: falta de manutenção dos materiais em relação ao controle dos argentes degradantes como o ferrugem, a salinidade, sementeira por pássaros, umidade

NATUREZA: divergência nas interações físico-químicas entre os materiais, o meio ambiente e as técnicas construtivas

AGENTES: águas pluviais, praga urbana de pássaros, vegetações, profissionais ignorantes de técnicas construtivas tradicionais

- CONDUTAS:
- Remoção de reboco, limpeza dos tijolos cerâmicos impemeabilizar com base de verniz, resina ou silicone;
 - Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas;
 - Remoção das ferrugens dos gradis das portas e janelas;
 - Substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho;
 - Construção de um novo piso elevado e uma passarela de vidro no mesmo nível do novo piso, para a preservação dos trilhos existentes dentro da edificação;
 - Demolição de parede construido a pouco tempo dentro da edificação;
 - Abertura de portas e janelas que estão vedadas por alvenaria;
 - Substituição das mãos francesas exitentes (madeira), por novo material (aço corten).

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Existência da crosta negra causado por impurezas ambientais como o dióxido de enxofre, juntamente com água e transformando em um ácido que com o tempo leva a deterioração dos materiais.



Fissuras em pequenas partes da alvenaria causado pela decorrência de infiltração e devido a absorção da umidade entre as fiadas de tijolos que compõem a alvenaria.

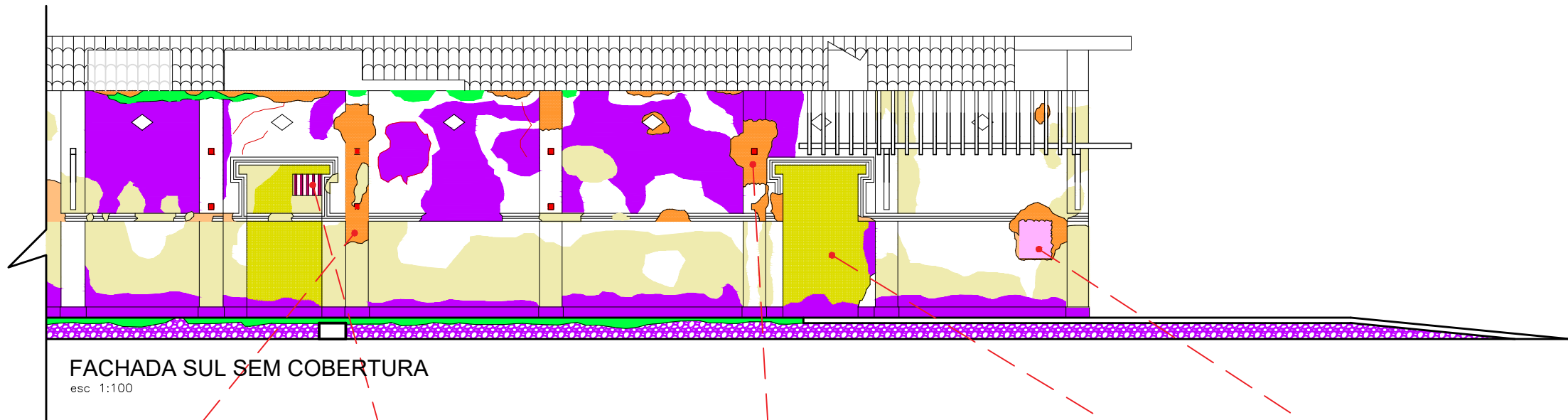


Perda de madeiramento no caso da mão francesa e de toda a cobertura, juntamente a crosta negra levando a deterioração dos materiais.



Deterioração do reboco juntamente a vedação de porta com alvenaria; perda de elemento decorativo; perda de reboco na calçada deixando aparente as pedras.

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Perda de reboco deixando o tijolo aparente; existência de ferrugem; umidade; perda de elemento decorativo.



Existência de ferrugem nos gradis originado da junção do ferro, água e ar. Resultando na reação química do ferro e oxigênio, onde essa união forma o óxido de ferro (ferrugem).



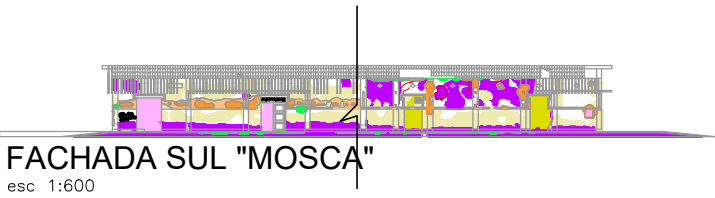
Perda de reboco deixando o tijolo aparente, causado através da oxidação dos materiais pela umidade.



Vedação de porta por alvenaria tradicional; perda de reboco através da umidade e perda de elementos decorativos.



Perda de reboco deixando o tijolo aparente causado após o abandono da edificação.



PATOLOGIAS

- DESCOLAMENTO DE REBOCO
- PERDA DE ESQUADRIAS EM MADEIRA
- PERDA DE ARGAMASSA
- UMIDADE
- OXIDAÇÃO EM GRADIL DE FERRO
- PERDA DA COBERTURA
- ELEMENTOS FALTANTES
- DESPRENDIMENTO DE CONCRETO
- VEGETAÇÃO
- CROSTA NEGRA
- FECHAMENTO DE PORTAS
- FISSURAS
- GRAFITAGEM

DANOS: degradação de parte das alvenarias, perda do madeiramento da cobertura, e da mão francesa, perda da telhas, grafitagem, enraizamento de vegetação, alvenaria estrutural, tijolo cerâmico contemporâneo vermelho, ferrugem

MANIFESTAÇÃO: desprendimento do reboco, presença de vegetação de pequeno porte nas alvenarias, degradação dos materiais

CAUSAS: umidade, salinidade, sementeira por pássaros e consequentemente germinação e expansão das vegetações, intervenção em relação ao fechamento de portas, oxidação das ferragens

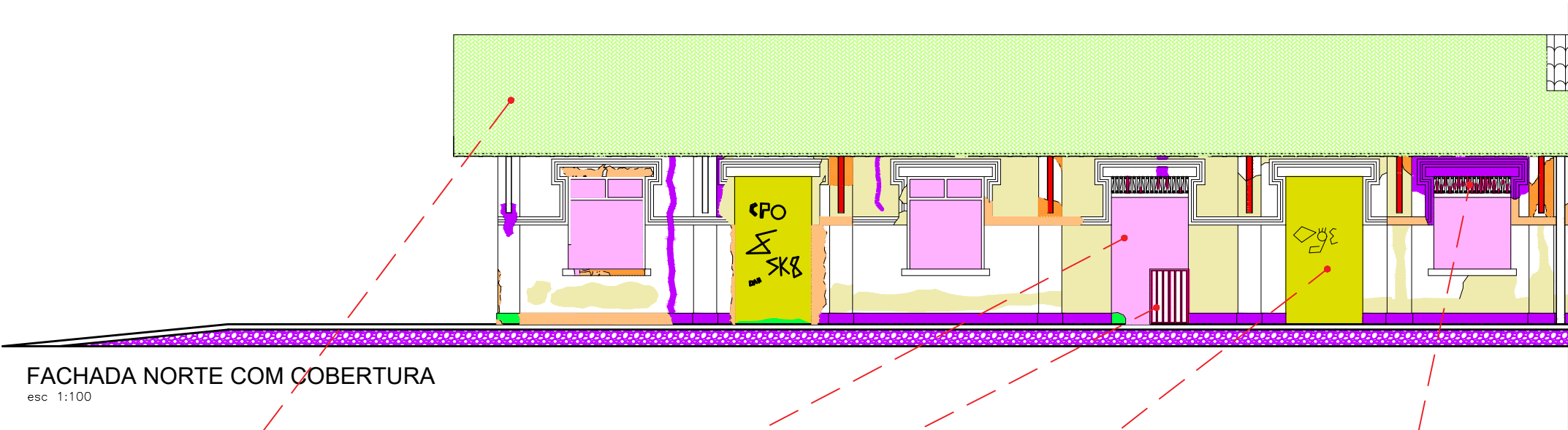
ORIGEM: falta de manutenção dos materiais em relação ao controle dos agentes degradantes como o ferrugem, a salinidade, sementeira por pássaros, umidade

NATUREZA: divergência nas interações físico-químicas entre os materiais, o meio ambiente e as técnicas construtivas

AGENTES: águas pluviais, praga urbana de pássaros, vegetações, profissionais ignorantes de técnicas construtivas tradicionais

- CONDUTAS:
- Remoção de reboco, limpeza dos tijolos cerâmicos impemeabilizar com base de verniz, resina ou silicone;
 - Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas;
 - Remoção das ferrugens dos gradis das portas e janelas;
 - Substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho;
 - Construção de um novo piso elevado e uma passarela de vidro no mesmo nível do novo piso, para a preservação dos trilhos existentes dentro da edificação;
 - Demolição de parede construído a pouco tempo dentro da edificação;
 - Abertura de portas e janelas que estão vedadas por alvenaria;
 - Substituição das mãos francesas existentes (madeira), por novo material (aço corten).

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Falta de cobertura, grande parte do telhado foi quebrado, devido a falta de conservação com o edifício; parte do madeiramento foi retirado, juntamente a mão francesa.



Perda do gradil na porta onde encontra-se totalmente enferrujado devido as ações externas.

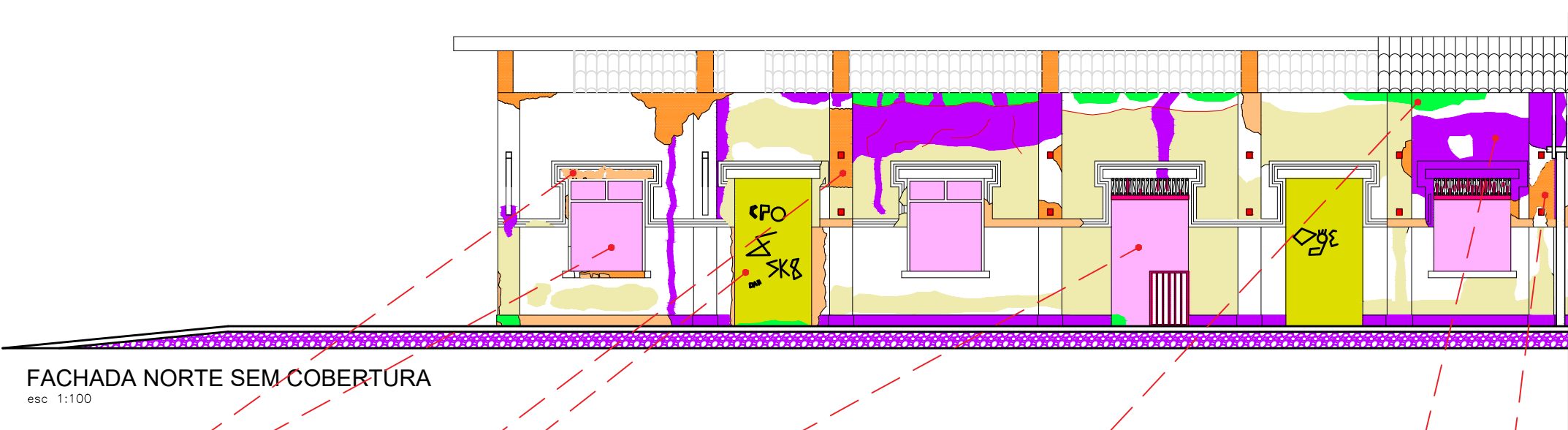


Vedação de portas por alvenaria juntamente a falta de elementos como a mão francesa e a cobertura, com isso acarretou o aumento da crosta negra na parede.



Ferrugem em todos os gradis da edificação, ação causada pela reação química do ferro e oxigênio o que eleva a deterioração do material.

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Perda de janelas; perda do reboco deixando o tijolo aparente, juntamente a perda de elementos decorativos.



Vedação de portas; fissuras; perda do reboco; perda de elementos decorativos; perda da mão francesa e umidade.



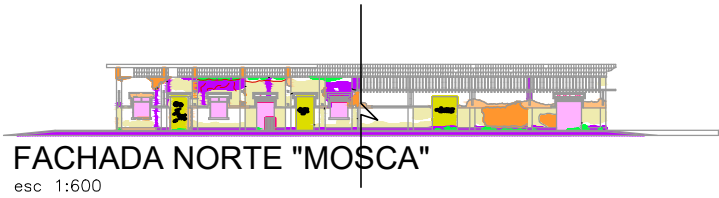
Perda de portas e gradis. O gradil, encontra-se totalmente enferrujado devido a reação química do ferro e oxigênio.



Existência de vegetação na cobertura originada através da sementeira de pássaros, bem como a existência de crosta negra devido as impurezas ambientais.



Crosta negra ocasionado pelas impurezas ambientais como o dióxido de enxofre e água; deslocamento do reboco; ferrugem no gradil devido a oxidação no ferro.



PATOLOGIAS

- DESCOLAMENTO DE REBOCO
- PERDA DE ESQUADRIAS EM MADEIRA
- PERDA DE ARGAMASSA
- UMIDADE
- OXIDAÇÃO EM GRADIL DE FERRO
- PERDA DA COBERTURA
- ELEMENTOS FALTANTES
- DESPRENDIMENTO DE CONCRETO
- VEGETAÇÃO
- CROSTA NEGRA
- FECHAMENTO DE PORTAS
- FISSURAS
- GRAFITAGEM

DANOS: degradação de parte das alvenarias, perda do madeiramento da cobertura, e da mão francesa, perda da telhas, grafitagem, enraizamento de vegetação, alvenaria estrutural, tijolo cerâmico contemporâneo vermelho, ferrugem

MANIFESTAÇÃO: desprendimento do reboco, presença de vegetação de pequeno porte nas alvenarias, degradação dos materiais

CAUSAS: umidade, salinidade, sementeira por pássaros e consequentemente germinação e expansão das vegetações, intervenção em relação ao fechamento de portas, oxidação das ferragens

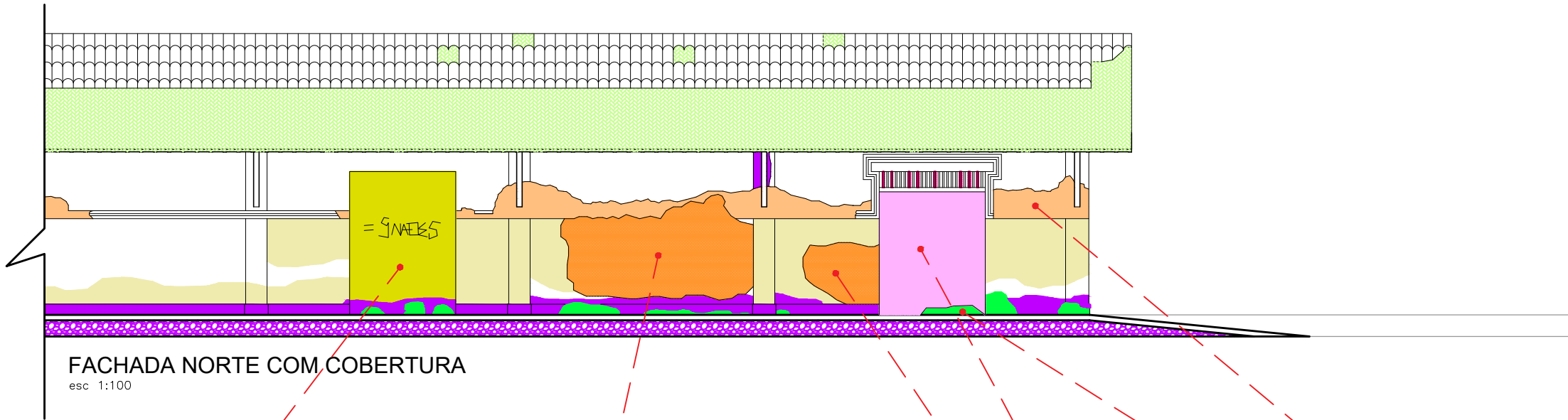
ORIGEM: falta de manutenção dos materiais em relação ao controle dos argentes degradantes como o ferrugem, a salinidade, sementeira por pássaros, umidade

NATUREZA: divergência nas interações físico-químicas entre os materiais, o meio ambiente e as técnicas construtivas

AGENTES: águas pluviais, praga urbana de pássaros, vegetações, profissionais ignorantes de técnicas construtivas tradicionais

- CONDUTAS:
- Remoção de reboco, limpeza dos tijolos cerâmicos impemeabilizar com base de verniz, resina ou silicone;
 - Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas;
 - Remoção das ferrugens dos gradis das portas e janelas;
 - Substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho;
 - Construção de um novo piso elevado e uma passarela de vidro no mesmo nível do novo piso, para a preservação dos trilhos existentes dentro da edificação;
 - Demolição de parede construido a pouco tempo dentro da edificação;
 - Abertura de portas e janelas que estão vedadas por alvenaria;
 - Substituição das mãos francesas exitentes (madeira), por novo material (aço corten).

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Vedação da porta por alvenaria; retirada de elementos decorativos juntamente as telhas; existência de vegetação no piso.



Perda do reboco, onde aparece toda a alvenarias de tijolo maciço de cor avermelhada, causado através da oxidação por parte do sal, bem como da umidade.

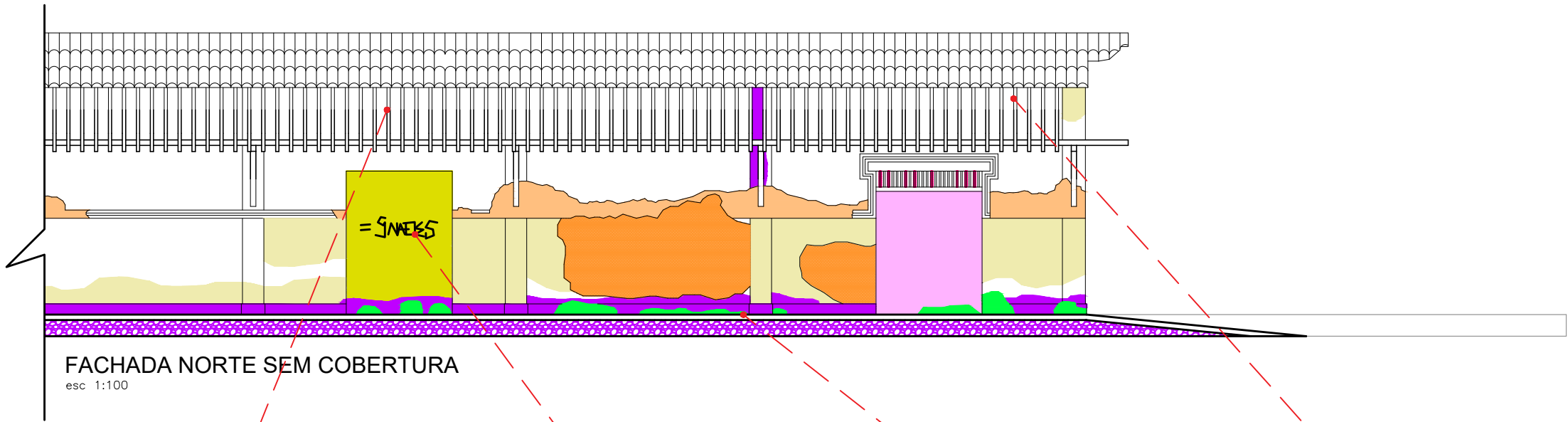


Elementos faltantes como portas, telhas e elementos decorativos; deslocamento de reboco devido a umidade.



Umidade na alvenaria que com o tempo acarreta a perda dos materiais; existencia de vegetação em quase todo o piso da edificação em consequência do abandono.

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Perda de telhas juntamente do madeiramento da cobertura.



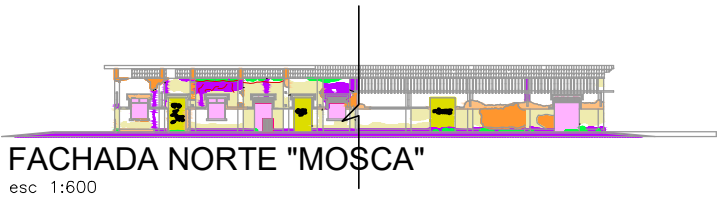
Existência de grafite na parede; umidade; perda de argamassa.



Existência de vegetação no piso; perda do reboco; existência de crosta negra.



Existência de crosta negra devido as impurezas ambientais; existência de cogumelos na madeira (mão francesa).



PATOLOGIAS

- DESCOLAMENTO DE REBOCO
- PERDA DE ESQUADRIAS EM MADEIRA
- PERDA DE ARGAMASSA
- UMIDADE
- OXIDAÇÃO EM GRADIL DE FERRO
- PERDA DA COBERTURA
- ELEMENTOS FALTANTES
- DESPRENDIMENTO DE CONCRETO
- VEGETAÇÃO
- CROSTA NEGRA
- FECHAMENTO DE PORTAS
- FISSURAS
- GRAFITAGEM

DANOS: degradação de parte das alvenarias, perda do madeiramento da cobertura, e da mão francesa, perda da telhas, grafitagem, enraizamento de vegetação, alvenaria estrutural, tijolo cerâmico contemporâneo vermelho, ferrugem

MANIFESTAÇÃO: desprendimento do reboco, presença de vegetação de pequeno porte nas alvenarias, degradação dos materiais

CAUSAS: umidade, salinidade, semeadura por pássaros e consequentemente germinação e expansão das vegetações, intervenção em relação ao fechamento de portas, oxidação das ferragens

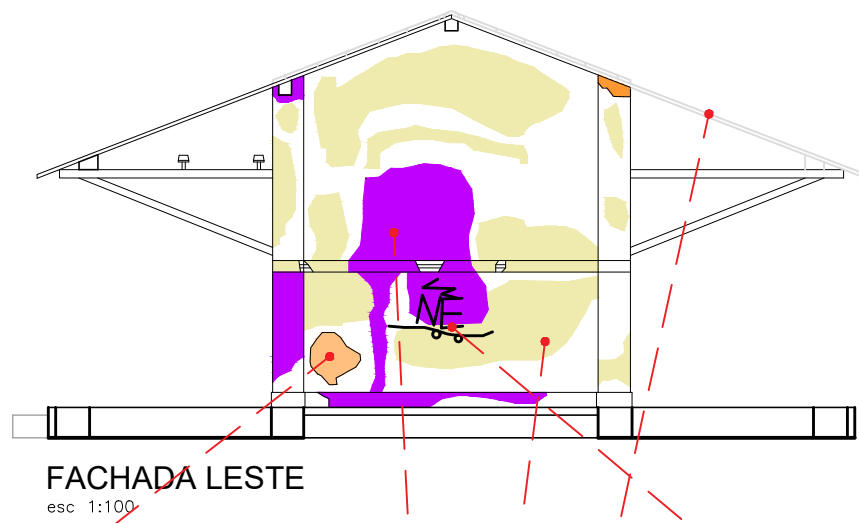
ORIGEM: falta de manutenção dos materiais em relação ao controle dos argentes degradantes como o ferrugem, a salinidade, semeadura por pássaros, umidade

NATUREZA: divergência nas interações físico-químicas entre os materiais, o meio ambiente e as técnicas construtivas

AGENTES: águas pluviais, praga urbana de pássaros, vegetações, profissionais ignorantes de técnicas construtivas tradicionais

- CONDUTAS:
- Remoção de reboco, limpeza dos tijolos cerâmicos impemeabilizar com base de verniz, resina ou silicone;
 - Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas;
 - Remoção das ferrugens dos gradis das portas e janelas;
 - Substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho;
 - Construção de um novo piso elevado e uma passarela de vidro no mesmo nível do novo piso, para a preservação dos trilhos existentes dentro da edificação;
 - Demolição de parede construido a pouco tempo dentro da edificação;
 - Abertura de portas e janelas que estão vedadas por alvenaria;
 - Substituição das mãos francesas exitentes (madeira), por novo material (aço corten).

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Perda de argamassa devido a umidade; existência de crosta negra; perda do madeiramento e telha.

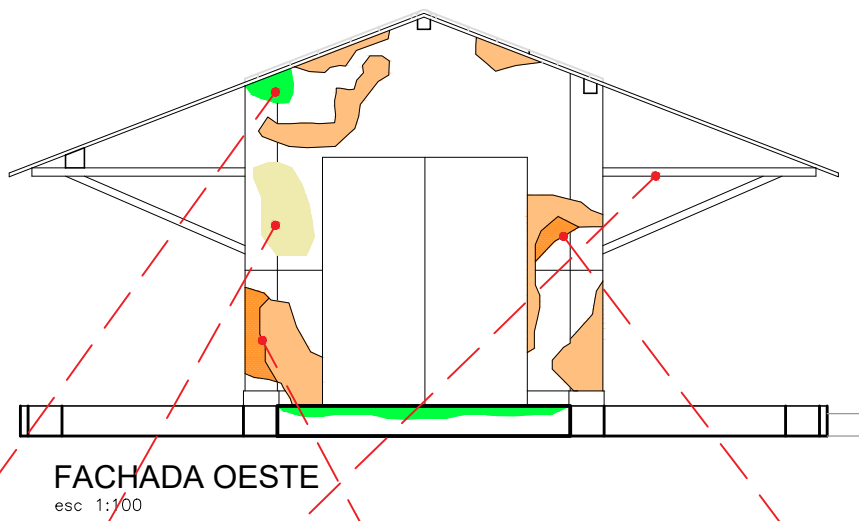


Falta de cobertura e mão francesa; existência de crosta negra, umidade e grafite.



Existência de grafite; crosta negra advindo da poluição ambiental; perda da cobertura.

LEVANTAMENTO GRÁFICO



LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Perda de quase todo o telhado e mão francesa; existência de vegetação na cobertura advindo da sementeira de pássaros, bem como no piso; umidade em grande parte da edificação.



Deslocamento de reboco deixando o tijolo de cor avermelhada aparente; umidade e perda de argamassa.



Perda de argamassa devido a umidade.



PATOLOGIAS

- DESCOLAMENTO DE REBOCO
- PERDA DE ESQUADRIAS EM MADEIRA
- PERDA DE ARGAMASSA
- UMIDADE
- OXIDAÇÃO EM GRADIL DE FERRO
- PERDA DA COBERTURA
- ELEMENTOS FALTANTES
- DESPRENDIMENTO DE CONCRETO
- VEGETAÇÃO
- CROSTA NEGRA
- FECHAMENTO DE PORTAS
- FISSURAS
- GRAFITAGEM

DANOS: degradação de parte das alvenarias, perda do madeiramento da cobertura, e da mão francesa, perda da telhas, grafitagem, enraizamento de vegetação, alvenaria estrutural, tijolo cerâmico contemporâneo vermelho, ferrugem

MANIFESTAÇÃO: desprendimento do reboco, presença de vegetação de pequeno porte nas alvenarias, degradação dos materiais

CAUSAS: umidade, salinidade, sementeira por pássaros e consequentemente germinação e expansão das vegetações, intervenção em relação ao fechamento de portas, oxidação das ferragens

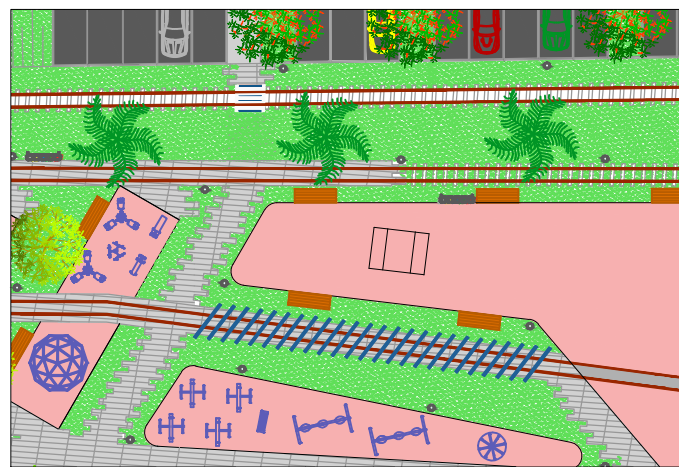
ORIGEM: falta de manutenção dos materiais em relação ao controle dos argentes degradantes como o ferrugem, a salinidade, sementeira por pássaros, umidade

NATUREZA: divergência nas interações físico-químicas entre os materiais, o meio ambiente e as técnicas construtivas

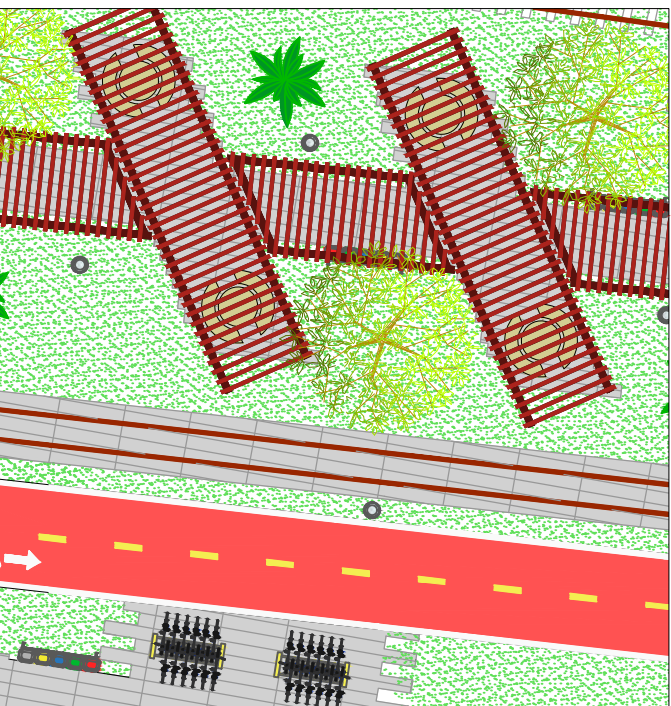
AGENTES: águas pluviais, praga urbana de pássaros, vegetações, profissionais ignorantes de técnicas construtivas tradicionais

- CONDUTAS:
- Remoção de reboco, limpeza dos tijolos cerâmicos impemeabilizar com base de verniz, resina ou silicone;
 - Remoção das telhas existentes e substituição por telhas metálicas termoacústicas;
 - Remoção das ferrugens dos gradis das portas e janelas;
 - Substituição de portas e janelas por um novo modelo de desenho;
 - Construção de um novo piso elevado e uma passarela de vidro no mesmo nível do novo piso, para a preservação dos trilhos existentes dentro da edificação;
 - Demolição de parede construído a pouco tempo dentro da edificação;
 - Abertura de portas e janelas que estão vedadas por alvenaria;
 - Substituição das mãos francesas existentes (madeira), por novo material (aço corten).

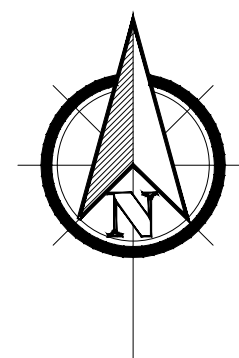
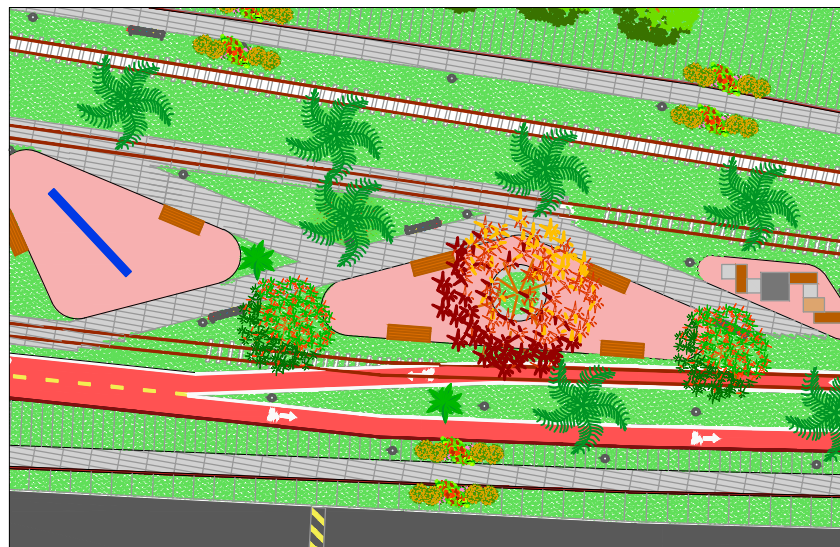
Pista de skate, espaço para playground e um túneo entre os espaços com estrutura metálica e iluminação.



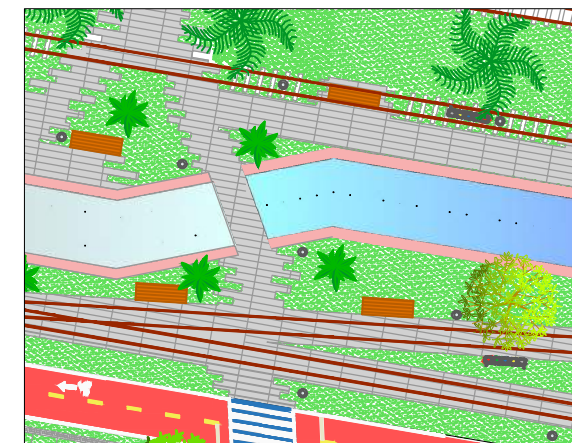
Espaço com mesas e pergolados, juntamente com estacionamento de bicicleta e uma ciclovia.



Espaço de atração e vivência, onde a população possa expressar sua arte.



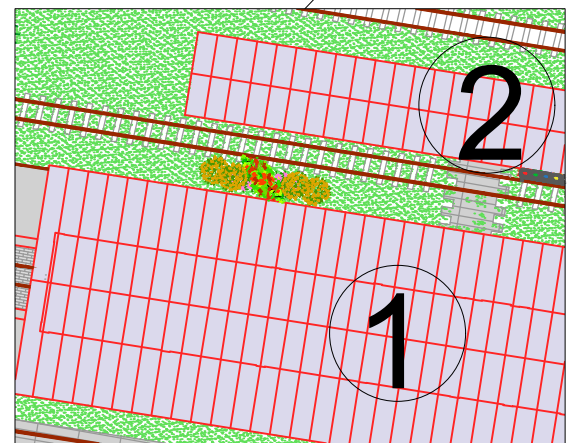
- 1 MUSEU DIGITAL
- 2 PLATAFORMA
- 3 CINEMA
- 4 MERCADO GASTRONÔMICO
- 5 IGREJA
- 6 POUSADA



Espelho d'água e espaço para diversão com jatos d'água e uma ciclovia.

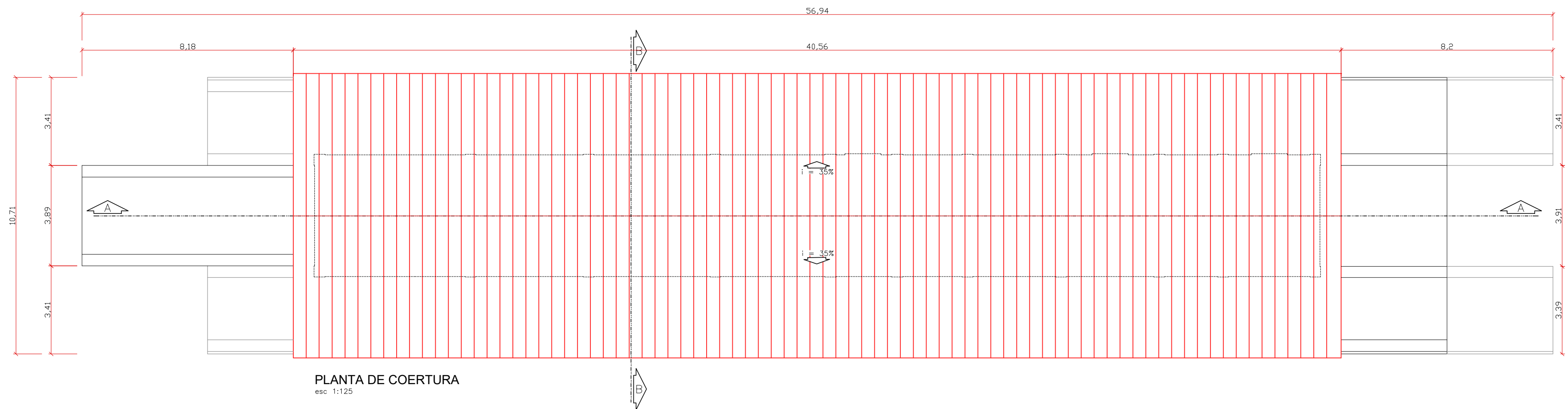


Espaço dinâmico com degraus e uma cobertura em lona e cabos de aço.

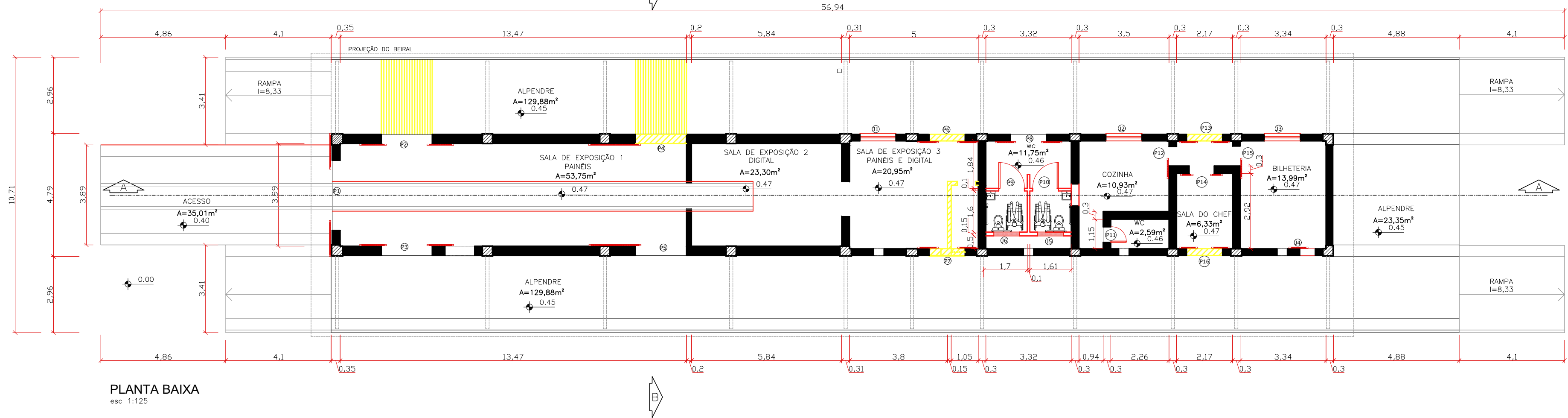
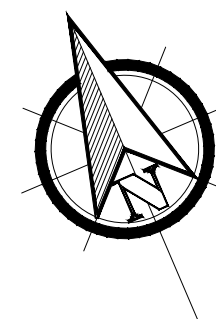


Nova plataforma de trem para passageiros.

Após uma análise do fluxo da população na estação ferroviária de Salgado, foi projetado os caminhos onde o piso remete a ideia de trilho, os pergolados é devido a existência de pessoas diariamente na calçada da edificação e todos os trilhos foram preservados. Ficou definido a ultima linha da ferrovia próximo a plataforma, pensando em uma maior circulação e segurança de pessoas nas outras áreas. As ciclovias e as passarelas, são conectadas com as trilhas. Foi realizado espaços de contemplação, ginástica, playground e pista de skate.

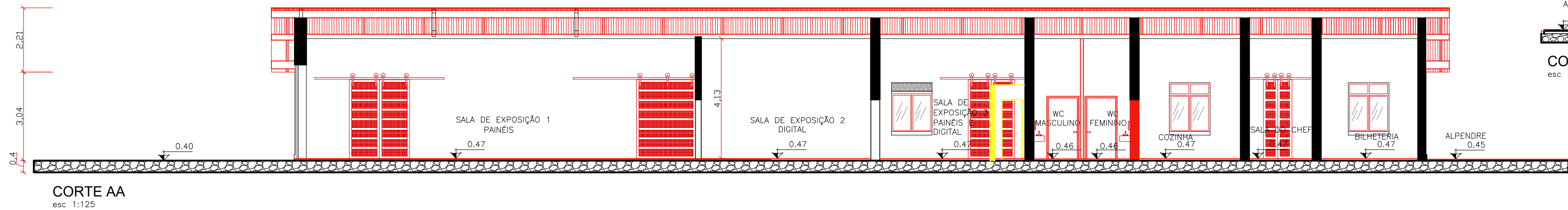


PLANTA DE COERTURA
esc 1:125

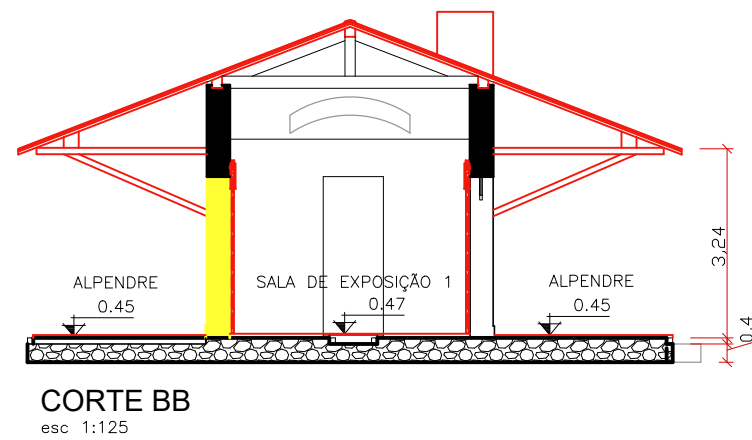


PLANTA BAIXA
esc 1:125

QUADRO DE MEDIDAS		
JANELAS		
SÍMBOLO	TIPO	MEDIDAS
⑪	VIDRO E MADEIRA - ABRIR	1,40 X 1,68 X 0,96
⑫	VIDRO E MADEIRA - ABRIR	1,40 X 1,68 X 0,96
⑬	VIDRO E MADEIRA - ABRIR	1,40 X 1,68 X 0,96
⑭	MADEIRA - CORRER	0,60 X 0,70 X 1,00
⑮	VIDRO E ALUMINÍUM - ABRIR	1,00 X 0,60 X 1,80
⑯	VIDRO E ALUMINÍUM - ABRIR	1,00 X 0,60 X 1,80
PORTAS		
SÍMBOLO	TIPO	MEDIDAS
P1	MADEIRA - CORRER	2,80 X 3,30
P2	MADEIRA - CORRER	2,08 X 2,71
P3	MADEIRA - CORRER	2,08 X 2,71
P4	MADEIRA - CORRER	2,03 X 2,71
P5	MADEIRA - CORRER	2,03 X 2,71
P6	MADEIRA - CORRER	1,40 X 2,71
P7	MADEIRA - CORRER	1,40 X 2,71
P8	MADEIRA - CORRER	1,40 X 2,71
P9	MADEIRA - CORRER	1,00 X 2,10
P10	MADEIRA - CORRER	1,00 X 2,10
P11	MADEIRA - CORRER	0,60 X 2,10
P12	MADEIRA - CORRER	0,80 X 2,71
P13	MADEIRA - CORRER	1,42 X 2,71
P14	MADEIRA - CORRER	0,98 X 2,71
P15	MADEIRA - CORRER	0,80 X 2,71
P16	MADEIRA - CORRER	1,42 X 2,71

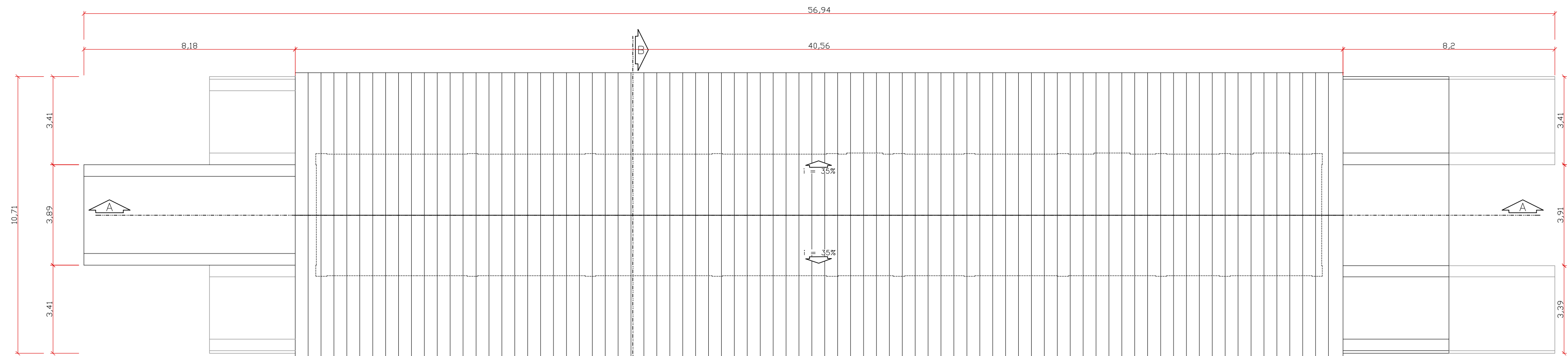


CORTE AA
esc 1:125

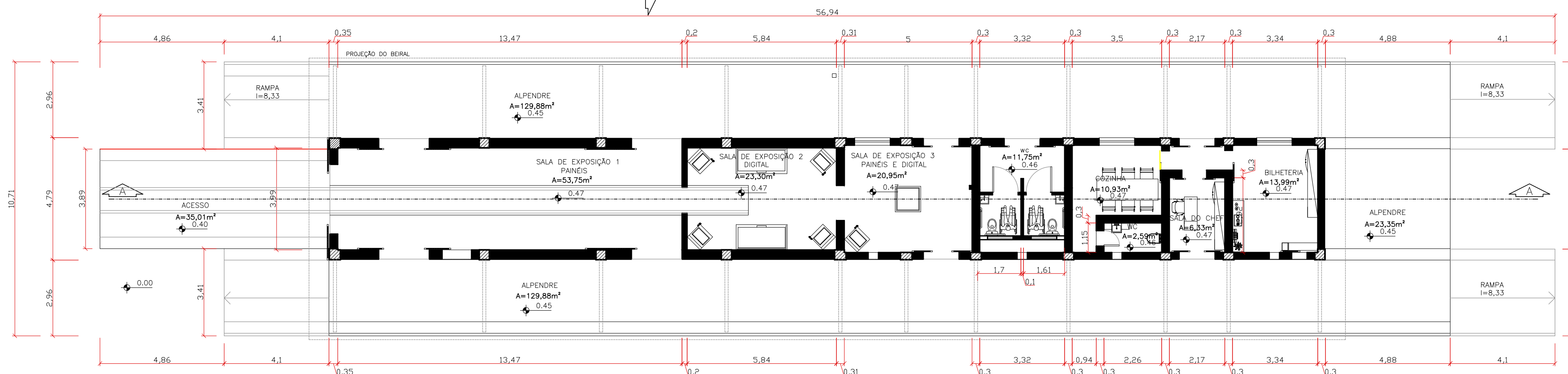


CORTE BB
esc 1:125

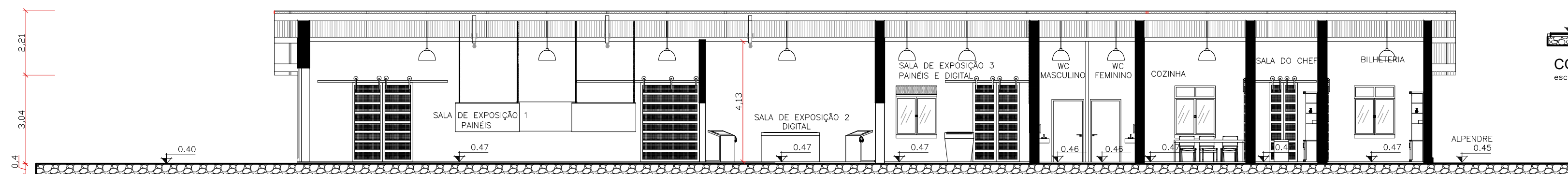
LEGENDA
DEMOLIR
CONSTRUIR



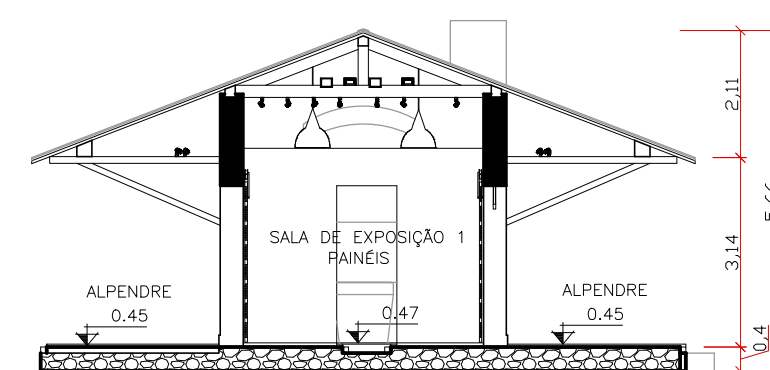
PLANTA DE COERTURA
esc 1:125



PLANTA BAIXA - LAYOUT
esc 1:125



CORTE AA - LAOUT
esc 1:125



CORTE BB - LAYOUT
esc 1:125

PROJETO:	AUTOR:	ORIENTADOR:	DISCIPLINA:	LOCALIZAÇÃO:	DATA:	ESCALA:	Folha:
LAYOUT	NACAGIMA CORREIA DE CARVALHO	PROF. DRA ANA MARIA DE SOUZA MARTINS FARIAS	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SALGADO SERGIPE	23/08/2018	1:125	10/10